NR 7 (1180) ● 17 LUTEGO 1974 ● CENA 3 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

X KRAJOWY ZJAZD AEROKLUBU PRL · 16 – 17 lutego 1974

Nasze gratulacje
dla FRANCISZKA KĘPKI
za
BRĄZOWY MEDAL

na XIV Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Australii

Gratulujemy również VII miejsca STANISŁAWOWI WUJCZAKOWI

LOTNIA Z CZĘSTOCHOWY

Jerzy Lutkowski i jego lotnia. O lotach częstochowskiego zespołu entuzjastów lotni piszemy na stronach 8 i 9.

Zdjęcie: KRZYSZTOF SOBOLEWSKI

Na horyzoncie

SERDECZNIE gratulujemy Franciszkowi Kępce zdobycia brązowego medalu na XIV Szybowcowych Mistrzostwach Świata w dalekiej Australii. W końcówce mistrzostw finiszował wspaniale, budząc tym nasze najwyższe uznanie. Dzielnie mu w tym sekundował debiutant Stanisław Wujczak, który ostatecznie zajął w klasie standard dobre, siódme miejsce.

Nie mamy, niestety, jeszcze zbyt dokładnych wiadomości o miejscach, jakie zajęli nasi reprezentanci w klasie otwartej. Publikujemy bowiem kolejne relacje z mistrzostw i ich wyniki końcowe jeszcze przed przybyciem naszej ekipy do kraju. Doniesienia bowiem agencyjne z Waikerie o dalszych miejscach w klasie otwartej były bardzo rozbieżne. Dlatego też prosimy o wyrozumiałość. Wyniki każdej konkurencji i rezultaty końcowe mistrzostw powtórzymy jeszcze raz w oparciu o biuletyny z Waikerie w reportażach specjalnie pisanych dla „Skrzydlatej" przez kierownika naszej ekipy – Tadeusza Rejniaka.

I przy okazji – dziękujemy serdecznie kierownictwu ekipy i naszym reprezentantom za miłe naszemu sercu pozdrowienia dla redakcji z Waikerie.

Do mistrzostw w Australii i udziału w nich ekipy polskiej wracać będziemy jeszcze niejednokrotnie. Bowiem, mimo sukcesu Kępki, wyniki z Waikerie budzą w nas przecież jakiś niedosyt. Uważamy więc, że mistrzostwom należy się solidna analiza, przede wszystkim z punktu widzenia naszego w nich udziału – na i konstruktywne z tego dla nas wnioski na przyszłość.

Skoro piszemy już o analizie, to sprawa zresztą nie dotyczy tylko mistrzostw czy szybownictwa, a w ogóle całego naszego ruchu lotnictwa sportowego. Moment jest ku temu sposobny, albowiem w sobotę i w niedzielę, 16 i 17 lutego, obradować będzie w Warszawie X Zjazd Krajowy Aeroklubu PRL. Wydarzenie niemałej rangi, zważywszy, iż Zjazd obradować będzie w odmiennych niż dotychczas warunkach i klimacie – zdynamizowanego społeczno-gospodarczego rozwoju kraju. Obecne tempo naszego życia wywrzeć też musi wpływ na dalszy rozwój organizacji lotnictwa sportowego.

Problematyce tej, w związku z X Zjazdem APRL, poświęcamy w tym numerze rozmowę z wiceministrem Komunikacji gen. dyw. pil. Janem Raczkowskim oraz artykuł „Stawiamy bardziej ambitne cele". Sądzimy, że sprawy i problemy w nich poruszone będą m. in. przedmiotem obrad X Zjazdu Aeroklubu PRL. Będziemy szczerze radzi, jeżeli postulaty zgłoszone przez „Skrzydlatą" w toku dyskusji przedzjazdowej, będące – jak wiadomo – m. in. również wyrazem lotniczej opinii społecznej, znajdą wyraz w uchwałach Zjazdu i nowym kierunku działania APRL.

Chcemy także w tym numerze zwrócić uwagę Czytelników na fotoreportaż „Urok latania" o częstochowskiej „Lotni" i na artykuł specjalisty w tej dziedzinie Jerzego Lutkowskiego pt. „Czy latanie na lotniach jest bezpieczne?" Odpowiedź daje nam sam autor, a jego dotychczasowe doświadczenia wcześniej czy później i u nas się upowszechnią. Chodzi przecież o urok i,... masowość latania. Polecamy więc wnioski końcowe Lutkowskiego uwadze odpowiednich ludzi.

A delegatom aeroklubów na X Zjazd APRL życzymy owocnych obrad.

Ikarus

Z LOTU PO KRAJU

● **MINISTERSTWO** Obrony Narodowej ogłosiło ochotniczą rekrutację kandydatów do szkół chorążych, m. in. do: Szkoły Chorążych Wojsk Lotniczych w Dęblinie (kurs 2-letni), Szkoły Chorążych Personelu Technicznego Wojsk Lotniczych w Oleśnicy (kursy 2 i 3-letni), Szkoły Chorążych Wojsk Radiotechnicznych w Jeleniej Górze (kursy 2- i 3-letni). Podania przyjmują i szczegółowych informacji udzielają właściwe dla miejsc zamieszkania sztaby wojskowe — powiatowe, miejskie lub dzielnicowe. Termin składania podań-ankiet upływa z dniem 20 czerwca br., z wyjątkiem Szkoły Chorążych Wojsk Lotniczych — 15 września 1974 r.

✶

● **ZARZĄD** Główny Aeroklubu PRL nadał tytuły Mistrza Sportu następującym sportowcom lotniczym: **Tomaszowi Kawie** (Aeroklub Gliwicki), **Stanisławowi Marlińskiemu** (Aeroklub Radomski), **Bolesławowi Zoniowi** (Aeroklub Częstochowski), **Jerzemu Makuli** (Aeroklub ROW) i **Stanisławowi Sidorowi.** Na wniosek Komisji Szybowcowej, ZG APRL przyznał Medal im. Czesława Tańskiego za 1973 r. znanemu konstruktorowi z Zakładów Szybowcowych w Bielsku-Białej inż. **Adamowi Kurbielowi** — za konstrukcję szybowców „Jantar X" i „Jantar-1".

✶

● **W CENTRUM** Wyszkolenia Lotniczego Aeroklubu PRL w Lesznie Wlkp. odbyła się w dniach 22—26 stycznia br. odprawa szefów technicznych oraz kierowników grup kontrolno-naprawczych aeroklubów. Poruszono wiele spraw związanych z tegorocznym sezonem lotnym.

✶

● **NA WALNYM** zgromadzeniu sprawozdawczym Aeroklubu Poznańskiego delegatami na X Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL wybrani zostali: prezes AP doc. dr hab. **Stanisław Aleksandrowicz,** mgr inż. **Adela Dankowska** z CWL Leszno, prezes Poznańskiego Klubu Seniorów płk. pil. rez. **Wacław Król,** skarbnik AP mgr **Waldemar Ratajczak** i kierownik aeroklubu **Zygmunt Paduch.**

✶

● **W GDAŃSKU** przeprowadzona została nowa operacja śmigłowcowa ekipy Wojsk Lotniczych pod nazwą „Fregata". Przy pomocy śmigłowca Mi-8 (dowódca — mjr pil. **Walenty Wirbuł** — załoga: mjr pil. **Józef Wietecha,** por. pil. **Jan Latocha** i por. pil. **Zbigniew Morawski)** zdjęto w w ciągu 24 minut z budynku po byłej kotłowni (przeznaczonej obecnie na powiększenie powierzchni dla Centralnego Muzeum Morskiego) 6 kilkumetrowych stalowych kominów i złożono je na sąsiednim placu.

✶

● **W ZIELONEJ GORZE** obradowało walne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze Aeroklubu Ziemi Lubuskiej. Dokonano podsumowania działalności i wytyczono zadania na przyszłość. Prezesem nowo wybranego 24-osobowego zarządu został dr **Marian Skarbek** — dyrektor Zielonogórskiego Wydawnictwa Prasowego. Wiceprezesami zostali: **Antoni Karpiński** i **Ludwik Szczygieł.**

✶

● **NAKŁADEM** Wydawnictwa MON ukaże się wkrótce książka **Tadeusza Rejniaka** pt. „Medale na chmurach". Są to reportaże z szybowcowych mistrzostw świata znanego nam dobrze siedmiokrotnego kierownika polskiej ekipy szybowcowej na mistrzostwa świata. Sporo z nich drukowanych było uprzednio na łamach „Skrzydlatej". (y)

✶

● **DOTYCHCZASOWE** wyniki LOTU na linii do Stanów Zjednoczonych przeszły wszelkie oczekiwania. Od 16 kwietnia, tj. daty otwarcia linii, do końca roku ubiegłego LOT przewiózł przez Północny Atlantyk w 73 regularnych rejsach (loty w obie strony) 17 100 pasażerów, w tym 7,8 tys. w kierunku z Ameryki. Średnie zapełnienie samolotów w roku wynosiło 75 procent, a więc było znacznie wyższe od osiąganego przez czołowych przewoźników transatlantyckich. W okresie letnim liczba pasażerów w wykonanych w tym czasie 57 rejsach osiągnęła 13,5 tysiąca, a przeciętne wykorzystanie miejsc pasażerskich — 81 procent. Oprócz tego LOT przewiózł w sezonie letnim ub. r. ponad 6 tysięcy pasażerów w 22 lotach czarterowych. Wobec tych pomyślnych wyników i dalszej dobrej koniunktury, LOT zamierza od 1 kwietnia br. latać do Nowego Jorku nie dwa, lecz trzy razy tygodniowo (we wtorki, czwartki i niedziele), z pominięciem Amsterdamu, a tylko z lądowaniem technicznym w Shannon, przy czym dwa spośród trzech rejsów powrotnych z Nowego Jorku do Warszawy odbywać się będą w ogóle bez lądowania pośredniego.

✶

● **NAJBLIŻSZYM** zamierzeniem LOTU w rozwoju sieci linii międzynarodowych będzie połączenie Warszawy z Algierem. LOT zamierza otworzyć linię do Algierii od 1 czerwca br. Loty będą się odbywały na razie jeden raz w tygodniu, przez Tunis. Natomiast przestało być w roku bieżącym aktualne otwarcie regularnej linii do Lyonu. (o)

✶

● **ZESPÓŁ** Lotnictwa Sanitarnego w Katowicach wykonał w ub. r. 560 lotów w służbie zdrowia, z tego ponad 60 lotów w rejon gór. Zespół ma dobrą współpracę z beskidzkim GOPR-em.

✶

● **ORKIESTRA** reprezentacyjna Wojsk Lotniczych dała w 1973 roku 325 występów w kraju, przebywając ponad 25 tys. km.

✶

● **ODNOTOWUJEMY** ukazanie się zeszytów nr nr 55 i 56/1973 „Prac Instytutu Lotnictwa", wydawanych przez Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego i Silnikowego PZL nakładem Wydawnictw Naukowo-Technicznych. W obydwu zeszytach publikują swe prace następujący autorzy: dr inż. **Jerzy Wolf,** dr hab. inż. **Andrzej Kowalewicz,** mgr inż. **Władysław Jarzębowski,** mgr inż. **Jerzy Kral,** dr inż. **Tadeusz Drozd,** dr inż. **Włodzimierz Karliński,** doc dr inż. **Janusz Morawski,** mgr inż. **Andrzej Rucz,** mgr inż. **Krzysztof Wklik,** mgr inż. **Jerzy Borzyszkowski,** mgr inż. **Arsen Butt-Hussaim,** mgr inż. **Franciszek Lenort,** mgr inż. **Donat Gruszczyński.** Cena nr 55 — 37 zł, nr 56 — 33 zł.

Z LOTU PO ŚWIECIE

■ **W styczniu,** w wieku 51 lat, zmarł nagle Aleksiej Minajew, wiceminister Przemysłu Lotniczego ZSRR. W nekrologu podpisanym przez Leonida Breżniewa i Nikołaja Podgornego podkreślono wybitne zasługi Minajewa w dziedzinie wdrażania do produkcji nowych osiągnięć techniki lotniczej i jego wkład w umacnianie obronności państwa radzieckiego. W roku 1972 Minajew został laureatem Nagrody Leninowskiej.

■ **Rząd Maroka** postanowił uruchomić własny przemysł lotniczy. W pierwszej fazie zorganizowane zostaną zakłady silników odrzutowych dla przeglądów okresowych i napraw francuskich silników „Marbore" w które wyposażone są samoloty „Magister", będące tam w użyciu. W przyszłości nie wyklucza się podjęcia prac licencyjnych.

■ **Rumunia podpisała** umowę z zachodnioniemiecką wytwórnią lotniczą na budowę zakładów pod Bukaresztem, w których montowane byłyby samoloty komunikacyjne VFW-61, przeznaczone dla rumuńskiego towarzystwa Tarom.

■ **Zakłady Sikorskiego** w USA przedstawiły nowy model śmigłowca, noszący oznaczenie S-70. Jest to wiropłat zabierający na pokład 11 pasażerów plus 3 osoby załogi i rozwijający prędkość 295 km/h.

■ **Wytwórnia lotnicza** Lockheed (USA) zbudowała prototyp automatu do oczyszczania powierzchni mórz z rozlanej ropy. Wzmiankujemy o tym, bowiem zagadnienie jest niezwykle ważne, szczególnie w okresie wzmożonego przewozu produktów naftowych różnymi środkami, w tym samolotami-zbiornikowcami.

■ **Począwszy** od 1 stycznia bieżącego roku, francuskie konsorcjum Aerospatiale przekształcone zostało w stowarzyszenie z radą nadzorczą i dyrektoriatem. Na czele dyrekcji stanął Charles Cristofini. W skład rady wchodzi 60 przedstawicieli 12 podstawowych rodzajów przemysłu lotniczego.

■ **Francuski** przemysł lotniczy sprzedał 13 śmigłowców „Super Frelon" Chińskiej Republice Ludowej. Dostawa przewidziana jest w dwóch rzutach.

■ **Od czerwca** roku 1973 do czerwca roku bieżącego liczba osób zwolnionych z zakładów lotniczych i kosmicznych USA wyniesie ok. 32 tys.

■ **W roku bieżącym,** we wrześniu, planowane jest otwarcie szóstego, kolejnego turyńskiego salonu lotniczego. Ostatni salon tego rodzaju odbył się w roku 1972 i nie przewidywano jego wznowienia.

■ **W Brazylii budowane** mają być śmigłowce włoskie na podstawie udzielonej licencji. Chodzi o wiropłat typu SH-4.

■ **W marcu** br. przewidziany jest oblot nowego motoszybowca zbudowanego w NRF na bazie „Nimbusa-II". Płatowiec zaopatrzono w silnik od sań silnikowych o mocy 40 KM. Zespół śmigło-silnikowy chowany jest do kadłuba. Przewidywana jest budowa około 10 motoszybowców tego typu.

■ **Na ostatnich** Targach w Brnie (CSRS) demonstrowano między innymi nowy odrzutowy samolot treningowy typu L-39. Odznaczony on został złotym medalem Targów, co było wyrazem uznania dla wytwórni Aero za wzorową konstrukcję i nowatorstwo w opracowaniu całego systemu tego samolotu. Warto podać, że samolot L-39 znajduje się w produkcji seryjnej od roku 1972.

■ **Jedyny sterowiec** w zachodniej Europie zbudowany w stoczni Theodora Wuellenkempera (NRF) pobił swego rodzaju rekord, przelatując w ciągu dziewięciu miesięcy roku ubiegłego 2 400 godzin w licznych wyprawach propagandowych (chodzi o propagandę piwa jednego z browarów zachodnioniemieckich). Sterowiec przewiózł wieluset pasażerów, a wśród nich specjalistów i projektantów statków powietrznych. W roku bieżącym ma być zbudowany drugi, nieco większy sterowiec dla jednej z firm francuskich. Wymieniona stocznia otrzymała już zamówienia na budowę dalszych 10 sterowców. (e)

■ **Według wstępnych obliczeń ICAO,** pasażerskie przewozy lotnicze na świecie wzrosły w roku ubiegłym w porównaniu z 1972 o 10%, towarowe o 15%, a pocztowe o 5%. W lotach regularnych przewieziono w roku ubiegłym 480 mln pasażerów oraz wykonano 17,1 mld tkm w przewozie towaru i 2,9 mld w przewozie poczty. Ogólna praca przewozowa osiągnęła 75 mld tonokilometrów i była większa niż w roku poprzedzającym o 11%. Łącznie z przewozami nieregularnymi (loty czarterowe) samoloty świata przewiozły w roku 1973 ponad pół miliarda pasażerów. Dane odnoszą się do 128 państw członkowskich ICAO, z wyjątkiem ChRL i NRD.

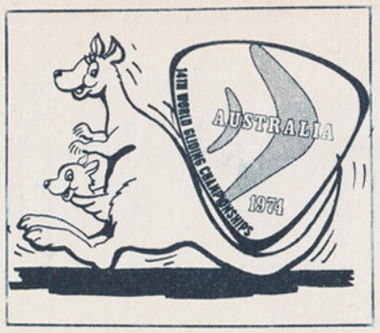
■ **Kryzys paliwowy** i wynikające z niego ograniczenia dla transportu lotniczego nie przestają być głównym tematem zachodniej prasy lotniczej. Obserwuje się obecnie, zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych, silną reakcję przeciw tym ograniczeniom, zarówno ze strony towarzystw przewozowych jak i związków zawodowych oraz społeczeństwa. Odczuwa się obecnie tendencję do zmniejszania ograniczeń, zwłaszcza w przewozach międzynarodowych.

■ **Nie negując objawów pozytywnych,** wyrażających się w lepszym układzie sieci linii, likwidacji nadmiernego zaoferowania i dzięki temu wzroście zapełnienia samolotów, zwraca się uwagę na wielkie straty, jakie powoduje wyłączenie z eksploatacji nowoczesnego taboru lotniczego (w samych Stanach Zjednoczonych ponad 200 samolotów). Koszty amortyzacji i konserwacji nieczynnego samolotu klasy B-747 sięgają w skali rocznej 2 mln dolarów.

■ **W trosce o pełne wykorzystanie** zdolności przewozowej w Stanach Zjednoczonych zwiększono do 25 dol. opłaty pobierane przy anulowaniu rezerwacji. (o)

PASJONUJĄCY FINISZ „JANTARÓW-STANDARD"

Franciszek Kępka brązowym medalistą



W niedzielę, 27 stycznia, w Waikerie (Australia) zakończyły się XIV Szybowcowe Mistrzostwa Świata, które przejdą do historii szybownictwa jako rekordowe prawie pod każdym względem. Podczas zmagań pod gorącym (i niespodziewanie deszczowym) niebem Australii nie padł tylko jeden rekord — rekord frekwencji. Dalekie wyprawy z każdego kontynentu sprawiły, że mistrzostwa nie miały najliczniejszej obsady, choć w walce o medale walczyli wszyscy najlepsi piloci świata. Pryskały natomiast, jak bańki mydlane, wszelkie inne „naj...".

Rozegrano najwięcej konkurencji — 11, przeleciano najwięcej kilometrów — 239 460, uzyskano najlepszą prędkość w jednej konkurencji — 140,2 km/h, rozegrano najdłuższą konkurencję — trójkąt 707 km. 67 uczestników mistrzostw przebywało w powietrzu 3 691 godz., co jest również swego rodzaju rekordem, świadczącym o niezwykle wysokiej przeciętnej prędkości uzyskanej przez wszystkich zawodników. Dla porównania przypomnimy, że podczas XIII SMS we Vrsac 89 pilotów potrzebowało na przelecenie łącznej odległości 116 651 km aż 5 915 godz.

Zanim jednak można było dokonać liczbowego podsumowania mistrzostw, w ostatniej ich fazie ekipa polska, a wraz z nią rzesze kibiców szybownictwa w kraju, przeżyli wiele emocji. W ostatnich czterech konkurencjach bowiem polscy reprezentanci, szczególnie klasy standard, odnieśli wiele sukcesów, uwieńczonych zdobyciem przez **Franciszka Kępkę** tak upragnionego medalu.

Zanim jednak do tego doszło, w środę, 21.I. rozegrano VIII konkurencję. Wyznaczono tego dnia przeloty po dość dziwnej trasie czworoboku zbliżonego kształtem do bumeranga. Dla klasy otwartej długości 531 km, a dla standard — 462 km. Warunki nie były najmocniejsze, toteż zaledwie 7 pilotów klasy otwartej wykonało całe zadanie (wśród nich na **7 miejscu Stanisław Kluk**). Zawodnicy klasy standard nie dolecieli do mety, ale **Franciszek Kępka** wywalczył **miejsce trzecie**, umacniając się na **6 pozycji** w łącznej klasyfikacji.

Zwycięzca — Reichmann przeleciał 458 km, **Kępka — 440**, a **Wujczak**, który sklasyfikowany został ex aequo z 10 innymi pilotami — 432 km.

Podczas tej konkurencji nastąpiła druga w tych mistrzostwach awaria szybowca. Kanadyjczyk John Firth podczas lądowania w trudnym skalistym terenie złamał szybowiec, sam wychodząc z wypadku bez szwanku. Wybrał on na lądowisko ten sam skrawek terenu, na którym siadał **Wujczak. Poźniak** również nie ukończył konkurencji: zajął **12 miejsce**, przelatując **491 km.**

Nadszedł czwartek, 24 stycznia. Pamiętano poprzedni, „czarny" dla polskiej ekipy czwartek. Historia jednak nie zawsze się powtarza.

Służba meteo zapowiadała dobre warunki, lecz to co wystąpiło tego dnia przeszło wszelkie oczekiwania. W sprawozdaniach wszystkich agencji światowych powtarzał się jeden zwrot: „pogoda marzeń". Wysoka temperatura, całe szlaki pięknych cumulusów o podstawie sięgającej 2 400 m. Na briefingu ogłoszono zadanie dnia: prędkościowy przelot po trasie trójkąta długości 513 km dla obu klas. Ze startem nie zwlekano długo, toteż wspaniałe warunki wykorzystane zostały w pełni przez pilotów. Uzyskano rekordowe przeciętne prędkości, które jednak ze względów formalnych (nieregulaminowa konfiguracja trójkąta) nie będą zapisane w tabeli międzynarodowych rekordów. Zwycięzca klasy otwartej — Goeran Ax uzyskał prędkość 140,2 km/h. Dwóch następnych miało wynik również lepszy od oficjalnego rekordu świata, należącego od 1967 r. do M. Jacksona (RPA) i wynoszącego 135,32 km/h. Ale Polaków najbardziej uradowała doskonała postawa naszych pilotów. W klasie standard najlepszy wynik uzyskał **Franciszek Kępka — 125,1 km/h. Wujczak** uzyskał piąty czas — **118,0 km/h.** W klasie otwartej **Kluk** był na **9 miejscu** z jeszcze lepszą prędkością — **128,8 km/h** i zwyciężył wśród szybowców 19-metrowych. **Poźniak** zajął **16 miejsce.**

Kępka znów awansował o jedno miejsce — już na **5.** Tym razem był to pomyślny czwartek.

Do zakończenia mistrzostw pozostały jeszcze tylko dwa dni. Czy wystarczy, by doskonale finiszujący, trzykrotny brązowy medalista mistrzostw świata — **Franciszek Kępka**, mógł awansować na medalową pozycję?

W piątek, 25 stycznia, wyznaczono znów wielką konkurencję, dla obu klas trójkąt 509 km, w której kolejny sukces odnieśli Polacy w klasie standard. **Kępka** zajął **2 miejsce**, za późniejszym zwycięzcą mistrzostw Reichmannem, a **Wujczak** był 4. Pogoda wyraźnie się pogorszyła, prędkości nie były najlepsze, choć w klasie otwartej znów przekroczono wyraźnie 100 km/h. **Poźniakowi** i **Klukowi** wyraźnie nie udał się ten przelot — zakończyli go na dalekich 21 i 22 miejscach. **Kępka** jednak ponownie awansował o jedno miejsce. Od medalu dzieliło go już tylko... 30 pkt., gdyż Anglik Fitchett wyprzedzał Polaka o 29 pkt. **Wujczak** wskoczył na 8 pozycję.

Ostatni dzień lotów — sobota, 26 stycznia. W niezwykle nerwowej atmosferze trwają przygotowania do ostatniej próby. Kierownictwo ekipy wraz z trenerem **Dankowskim** opracowują strategię jej rozergania. Musiała ona być doskonała, skoro najlepsze czasy w klasie standard uzyskali **Kępka** i **Wujczak**, zajmując **1** i **2 miejsca.** A więc jednak jest medal — czwarty brązowy dla **Kępki** w jego czterech startach w mistrzostwach. Wujczak — debiutant — kończy mistrzostwa na **7 pozycji. Stanisław Kluk** również poleciał wspaniale i zajął **6 miejsce.** Nie poprawia ono jednak sytuacji Polaka — brązowy medalista ostatnich mistrzostw w klasie otwartej zajmie miejsce dopiero pod koniec drugiej dziesiątki. Przypomina się tu los doskonałego pilota NRF — Helmuta Reichmanna, który po zdobyciu tytułu mistrza świata w Marfie, dwa lata później musiał zadowolić się aż 24 miejscem. W Waikerie ten sam zawodnik odzyskał tytuł po niemniej wspaniałym finiszu od **Kępki.** Taki jest sport. Gdzie są zwycięzcy — muszą być przegrywający...

Kontrowersyjne zdania słyszało się w trakcie trwania i po mistrzostwach. Jedni mówili o zupełnej klęsce — inni, że nie jest aż tak źle. W niektórych gazetach gromiono naszych konstruktorów za... nieudane „Jantary", w innych przewidywano koniec polskiego szybownictwa. Były też i opinie spokojne, zrównoważone.

Skąd ta rozbieżność? Przyzwyczaili nas polscy szybownicy do kilku medali w każdych mistrzostwach, dlaczego więc nie w Australii? Ekipa opuszczała kraj również w dobrych nastrojach, zapowiadając walkę o najwyższe pozycje. To wszystko sprawiło, że w kraju oczekiwano z dalekiej Australii na wieści o samych niemal zwycięstwach. Tymczasem wiadomości były nie tylko skromne, lakoniczne, często nawet sprzeczne z sobą, ale i niepomyślne dla Polaków. Nie odważyłbym się dokonać oceny startu ekipy polskiej przed powrotem jej do kraju. Jednak na niektóre aspekty australijskiej wyprawy można już mieć wyrobiony mniej więcej prawidłowy pogląd.

W XIV SMS generalny triumf odnieśli piloci starszego pokolenia, doświadczeni „wyjadacze", którzy latali już w różnych warnkach i na różnych kontynentach, bądź mają w swej wieloletniej karierze liczne sukcesy w postaci rekordów międzynarodowych. Debiutanci nie mieli nic bądź prawie nic do powiedzenia. Z wyjątkiem naszego **Stanisława Wujczaka**, który jednak nie tak wspaniale zadebiutował, jak to było z **Wróblewskim** czy **Kępką.** I to stwierdzenie jest chyba niepodważalne. A więc doświadczenie, którego brakowało naszym pilotom.

Druga sprawa — ogólnie mówiąc — aklimatyzacyjna. Dopiero po półmetku mistrzostw polscy piloci „złapali" drugi oddech — jak powiadają długodystansowcy. A więc szło o dokładne poznanie lokalnych warunków. Tygodniowy okres oficjalnego treningu nie wystarczył na pełne rozeznanie terenu, tym bardziej że zakłócony został niespodziewanie złą pogodą. Z impetem rozpoczęli mistrzostwa ci, którzy od dłuższego już czasu przebywali w Australii.

I wreszcie trzecia sprawa — szybowce. Polskie „Jantary" zdały na ogół egzamin, lecz tylko „Jantary-standard". Nie znaczy to, że „Jantary-1" są złymi konstrukcjami. Na pewno nie, lecz w rywalizacji z super-szybowcami o skrzydłach 21—22-metrowych nie miały szans. Z tego z pewnością wyciągną odpowiednie wnioski nasi konstruktorzy z Bielska.

Pełniejszej oceny minionych mistrzostw dokona na naszych łamach kierownik polskiej ekipy — **Tadeusz Rejniak.** Na razie więc ograniczymy się do podania jeszcze dwóch opinii ludzi bardzo kompetentnych w tej materii.

Były mistrz świata i aktualny 4-krotny rekordzista świata — **Edward Makula:**

„Moim zdaniem przyczyną słabszych wyników polskich pilotów w pierwszych konkurencjach był brak treningu w Australii. Kiedy wydaje się tysiące — nie można żałować setek. Gdyby moi koledzy przyjechali na Antypody 2 tygodnie wcześniej, jak to uczynili piloci innych krajów — na pewno nie skończyłoby się na brązowym medalu Kępki, który zresztą jako jedyny latał już w zbliżonych warunkach podczas mistrzostw świata w Marfie. Ale tylko zbliżonych. Inni nigdy nie startowali poza Europą. Brakowało więc naszej ekipie doświadczenia. Choć twierdzę, że wyniki w klasie standard są dużym osiągnięciem polskiego szybownictwa, jestem zarazem zdania, że przy wykorzystaniu wszystkich atutów tak przed jak i w czasie trwania mistrzostw — mogliśmy i w Australii odnieść większy sukces."

Pilot doświadczalny, oblatywacz szybowców — **Adam Zientek:**

„Naszym zawodnikom brakowało chyba treningu w lokalnych warunkach, tak dalece odmiennych nie tylko od polskich, ale i od panujących podczas wszystkich dotychczasowych mistrzostw. Prawdopodobnie już w czasie trwania mistrzostw konieczne było wypracowanie nowych doświadczeń taktycznych. Jeśli idzie o sprzęt, to przypuszczam, że potwierdziły się nasze poprzednie opinie, iż jest on równorzędny zagranicznym szybowcom. Nie wiem jaką korzyść mieli nasi piloci z komputerów szybowcowych, otrzymanych tuż przed wyjazdem i zamontowanych w szybowcach już w Australii. Opanowanie umiejętności posługiwania się nimi na pewno nie jest proste i wymaga czasu. Polacy mieli po raz pierwszy do czynienia z tymi urządzeniami, podczas, gdy wielu zagranicznych zawodników od lat korzysta z ich usług."

M.S.

WYNIKI SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA W AUSTRALII

VIII KONKURENCJA

Klasa otwarta — przelot po nieforemnym czworoboku 531 km:

1. Ax (Szwecja)	— 96,4 km/h
2. Zegels (Belgia)	— 94,7
3. Holighaus (NRF)	— 94,7
4. Moffat (USA)	— 93,2
5. Grosse (NRF)	— 89,0
6. Johnson (USA)	— 84,1
7. **KLUK (Polska)**	— 83,3
12. **POŹNIAK (Polska)**	— 491 km

Wyniki po VIII konkurencjach: 1. Moffat (USA) — 7770 pkt., 2. Grosse (NRF) — 7400, 3. Zegels (Belgia) — 7380, 4. Ax (Szwecja) — 7285, 5. Cartry (Francja) — 7124, 6. Holighaus (NRF) — 6917, 15. **POŹNIAK (Polska)** — 6107, 18. **KLUK (Polska)** — 5509 pkt.

Klasa standard — przelot prędkościowy po trasie nieforemnego czworoboku 462 km zamieniony na przelot odległościowy po wyznaczonej trasie:

1. Reichmann (NRF)	— 458 km
2. Renner (Australia)	— 455
3. **KĘPKA (Polska)**	— 440
4. Fitchett (Anglia)	— 440
5. Gordon (N. Zelandia)	— 439
6. Puch (Austria)	— 437
7. **WUJCZAK (Polska)** oraz 10 innych pilotów	— po 432 km

Wyniki po VIII konkurencjach: 1. Renner (Australia) — 6580 pkt., 2. Mercier (Francja) — 6539, 3. Fitchett (Anglia) — 6511, 4. Reichmann (NRF) — 6389, 5. Gordon (N. Zelandia) — 6342, 6. **KĘPKA (Polska)** — 6303, 9. **WUJCZAK (Polska)** — 5973 pkt.

IX KONKURENCJA

Klasa otwarta — trójkąt 513 km:

1. Ax (Szwecja)	— 140,2 km/h
2. Cartry (Francja)	— 137,6
3. Moffat (USA)	— 136,8
4. Johnson (USA)	— 133.4
5. Holighaus (NRF)	— 132,1
6. Zegels (Belgia)	— 131,5
7. Wetli (Szwajcaria)	— 131,4
8. Grosse (NRF)	— 130,3
9. **KLUK (Polska)**	— 128,8
16. **POŹNIAK (Polska)**	— brak wyniku

Wyniki po IX konkurencjach: 1. Moffat (USA) — 8734 pkt., 2. Grosse (NRF) — 8295, 3. Zegels (Belgia) — 8287, 4. Ax (Szwecja) — 8285, 5. Cartry (Francja) — 8097, 6. Holighaus (NRF) — 7831, 15. **POŹNIAK (Polska)** — 6948, 18. **KLUK (Polska)** — 6388 pkt.

Klasa standard — trójkąt 513 km:

1. **KĘPKA (Polska)**	— 125,1 km/h
2. Reichmann (NRF)	— 123,8
3. Beltz (USA)	— 121,5
4. Renner (Australia)	— 121,4
5. **WUJCZAK (Polska)** Teunisse (Holandia)	— po 118.0

Wyniki po IX konkurencjach: 1. Renner (Australia) — 7539 pkt., 2. Mercier (Francja) — 7433, 3. Fitchett (Anglia) — 7394, 4. Reichmann (NRF) — 7375, 5. **KĘPKA (Polska)** —7303, 6. Gordon (N. Zelandia) — 7256, 9. **WUJCZAK (Polska)** — 6895 pkt.

X KONKURENCJA

Klasa otwarta — trójkąt 509 km:

1. Ragot (Francja)	— 110,2 km/h
2. Moffat (USA)	— 106,6
3. Holighaus (NRF)	— 106,0
4. Tabart (Australia)	— 105,8
5. Zegels (Belgia)	— 105,8
6. Cartry (Francja)	— 104,4
21. **POŹNIAK (Polska)**	
22. **KLUK (Polska)**	— prędkości Polaków nie znane

Wyniki po X konkurencjach: 1. Moffat (USA) — 9686 pkt., 2. Zegels (Belgia) — 9229, 3. Ax (Szwecja) — 9194, 4. Grosse (NRF) — 9135, 5. Cartry (Francja) — 9021, 6. Holighaus (NRF) — 8775, 15. **POŹNIAK (Polska)** — 7712, 18. **KLUK (Polska)** — 7151 pkt.

Klasa standard — trójkąt 509 km:

1. Reichmann (NRF)	— 96,8 km/h
2. **KĘPKA (Polska)**	— 93,6
3. Strukelj (Jugosławia)	— 93.6
4. **WUJCZAK (Polska)**	— 93,5
5. Ahrens (NRF)	— 92,6
6. Pettersson (Szwecja)	— 92.4

Wyniki po X konkurencjach: 1. Renner (Australia) — 8491 pkt., 2. Reichmann (NRF) — 8374, 3. Fitchett (Anglia) — 8300, 4. **KĘPKA (Polska)** — 8271, 5. Mercier (Francja) — 8257, 6. Gordon (N. Zelandia) — 8178, 8. **WUJCZAK (Polska)** — 7860 pkt.

XI KONKURENCJA

Klasa otwarta — trójkąt 294 km:

1. Zegels (Belgia)	— 118.8 km/h
2. Holighaus (NRF)	— 116,3
3. Moffat (USA)	— 114,6
4. Cartry (Francja)	— 113,4
5. Johnson (USA)	— 113,0
6. **KLUK (Polska)**	— 112,8

Miejsce Poźniaka nie jest znane.

Klasa standard — trójkąt 247 km:

1. **KĘPKA (Polska)**	— 111,0
2. **WUJCZAK (Polska)**	— 107,4
3. Reichmann NRF)	— 106,2
4. Webb (Kanada)	— 103,1
5. Gordon (N. Zelan.)	— 101,6
6. Pettersson (Szwecja)	— 101,4

OSTATECZNE WYNIKI MISTRZOSTW

klasa otwarta

1. George Moffat (USA), „Nimbus-2"	— 10 637 pkt.
2. Bert Zegels (Belgia), „Glasfluegel 604"	— 10 227
3. Hans Werner Grosse (NRF), AS-W 17	— 10 061
4. Jean-Pierre Cartry (Fr.), „Nimbus-2"	— 9 958
5. Klaus Holighaus (NRF), „Nimbus-2"	— 9 745
6. Francois Ragot (Francja), AS-W 17	— 9 396
16. **HENRYK POŹNIAK (Pol.), „Jantar-1"**	— 8 537
19. **STANISŁAW KLUK (Pol.), „Jantar-1"**	— 8 080

klasa standard

1. Helmut Reichmann (NRF), LS-2	— 9 325 pkt.
2. Ingo Renner (Australia), „St. Cirrus"	— 9 296
3. **FRANCISZEK KĘPKA (Polska), „Jantar-standard"**	— 9 266
4. Bernard Fitchett (Anglia), „St. Cirrus"	— 9 138
5. Walter Gordon (N. Zelandia), „Libelle H-301 B"	— 9 056
6. Allan Cameron (N. Zelandia), „St. Libelle"	— 8 887
7. **STANISŁAW WUJCZAK (Polska), „Jantar-standard"**	— 8 820

UWAGA: Wyniki prosimy traktować jako nieoficjalne, ponieważ w doniesieniach agencyjnych były rozbieżności. Oficjalne rezultaty będziemy publikować w dokładnych sprawozdaniach z przebiegu mistrzostw, które przygotował dla naszej redakcji kierownik polskiej ekipy — **Tadeusz Rejniak.**

X KRAJOWY ZJAZD AEROKLUBU PRL

W WARUNKACH INTEGRACJI

ROZMOWA Z WICEMINISTREM KOMUNIKACJI gen. dyw. pil. JANEM RACZKOWSKIM

X Zjazd Aeroklubu PRL to bynajmniej nie pierwszy, w którym przypadnie Obywatelowi Ministrowi brać osobiście udział. Ciekawe więc co nowego i specyficznego widzi Obywatel Minister wśród okoliczności towarzyszących właśnie temu Zjazdowi?

X Zjazd odbywa się ponad wszelką wątpliwość w warunkach i sytuacji niepowtarzalnej, w specyficznym i nietrudnym do wyodrębnienia okresie rozwoju budownictwa socjalistycznego w naszym kraju.

Ta niepowtarzalność i specyficzność to przede wszystkim przyśpieszone tempo rozwoju społeczno-ekonomicznego, stawka we wszystkich dziedzinach gospodarki na nowoczesność, na rentowność w produkcji i większą wydajność, a w konsekwencji na pełniejsze zaspokajanie materialnych i kulturalnych potrzeb człowieka.

Jest rzeczą oczywistą, że ten historyczny doniosły kurs w polityce Partii i Rządu nie mógł, a przynajmniej nie powinien był – tam gdzie się tak nie stało – pozostać bez wpływu na aktualne i oczekiwane w społeczeństwie tempo rozwoju lotnictwa cywilnego.

Na niektórych odcinkach mamy już tego bardzo konkretne owoce. Mam tu na myśli przede wszystkim aktualne osiągnięcia, a równocześnie bardzo ambitne plany rozwojowe naszego przemysłu lotniczego oraz lotnictwa komunikacyjnego.

Głównym bodźcem do przespieszenia marszu na tych dwóch kierunkach stała się w podstawowej mierze historyczna Uchwała VI Zjazdu naszej Partii, treść której utożsamia się z zapaleniem zielonego światła na drodze rozwoju lotnictwa.

Uznać przy tym należy za odruch zupełnie słuszny i naturalny, że choć w Uchwale konkretnie mówiło się tylko o komunikacji lotniczej i przemyśle, potraktowały ją jako wytyczne dla swojego działania również pozostałe rodzaje lotnictwa. W wyniku tego zrodziła się między innymi – praktycznie na tak szeroką skalę po raz pierwszy w Polsce – rzeczowa i ambitna prognoza rozwojowa dla całego lotnictwa cywilnego i całej lotniczej infrastruktury, do roku 1990 włącznie.

Czy mógłby Obywatel Minister w związku z tym wskazać główną przesłankę, która legła u podstaw tak szeroko zakrojonej prognozy, a jednocześnie sformułować podstawowy warunek jej pomyślnej realizacji?

Nie wnikając głębiej w analizę przedmiotu można z całą stanowczością stwierdzić, że już dziś, a tym bardziej w najbliższej i dalszej przyszłości, wszystkie rodzaje lotnictwa cywilnego trzeba widzieć w funkcji naczyń połączonych, nawzajem na się wpływających i nawzajem się uzupełniających. To jest właśnie ta podstawowa przesłanka i równocześnie będący przedmiotem pytania warunek.

Niejako dialektyczną konsekwencją tej nowej sytuacji stała się, od dawna zresztą postulowana, decyzja o integracji lotnictwa cywilnego. Formalno-prawny wyraz znalazła ona w decyzji Prezydium Rządu z 10 sierpnia 1973 roku, zalecającej przeprowadzenie integracji Ministerstwu Komunikacji.

Nie chciałbym tu nadużywać wielkich słów, ale patrząc na sprawę chociażby tylko oczyma postronnego kronikarza, trudno byłoby nie dostrzec i nie zrozumieć, że jest to na drodze rozwoju lotnictwa cywilnego decyzja o znaczeniu historycznym. Należałoby więc chyba tylko oczekiwać, aby wszyscy zainteresowani należycie zdali sobie z tego sprawę, aby widzieli w tej decyzji historyczną szansę i aby szansy tej nie zmarnowali.

Bo jeśli chodzi o poszczególne rodzaje lotnictwa, to rzecz bynajmniej nie tylko w tym, że wspólny jest ich żywioł – powietrze; tak mogliby argumentować poeci. Istota tkwi we wspólnocie całej lotniczej infrastruktury, w organizacji ruchu lotniczego i osłony radionawigacyjnej, w perspektywicznym planowaniu rozwoju i postępu technicznego, w zapleczu remontowym, a nade wszystko w szkoleniu kadr personelu latającego i technicznego.

Na wszystkich tych odcinkach rodzą się zgoła nowe potrzeby i to zarówno w sensie ilościowym jak i jakościowym. Potrzebom tym nie można sprostać należycie już dziś, a cóż tu dopiero mówić o przyszłości? Jeśli działoby się, oczywiście – tak jak dotąd – w organizacyjnej rozsypce, w której jakże łatwo o złe rozumienie interesów własnych, o uproszczoną kalkulację ekonomiczną, o niemożliwy do zaakceptowania w systemie socjalistycznym partykularyzm.

Przyjmijmy, że co do słuszności samej idei integracji nikogo już przekonywać nie trzeba. Jakie wtedy płyną z niej konsekwencje dla Aeroklubu? Czy zmieni on jako organizacja społeczna w jakimś stopniu swój charakter i główny profil działania?

Otóż w moim odczuciu pod żadnym z tych względów nie są potrzebne ani wskazane jakiekolwiek zmiany. Z wyjątkiem jednego: zadań. Bo na tym właśnie odcinku trzeba będzie niewątpliwie zmienić nieco głównie akcenty, przegrupować siły oraz zmienić w związku z tym formy oraz styl szkolenia i pracy, przystosowując je bardziej do nowych potrzeb. Generalnie rzecz biorąc zaryzykowałbym natomiast tezę, że w zintegrowanym systemie całe nowum w odniesieniu do APRL polegać będzie na tym, że z pozycji niejako towarzyszącej całemu lotnictwu przejdzie na pozycję jego integralnej części oraz, że stanie się dla tego lotnictwa organizacją bardziej użyteczną i bardziej mu potrzebną.

Przejęcie takiej funkcji i roli z równoczesnym realizowaniem wszystkich statutowych zadań i to w doskonalszej niż dotychczas formie – bo tylko tak trzeba patrzeć w przyszłość – nie przyjdzie jednak samo.

Podobnie jak przejęcie nadzoru przez Ministerstwo Komunikacji nad Aeroklubem nie rozwiąże automatycznie wszystkich trudnych problemów i kłopotów, ani nie naprawi w jakiś irracjonalny sposób popełnionych dotychczas błędów. To wszystko bowiem nadal zależeć będzie głównie od wewnętrznej sprawności i prężności Aeroklubu jako społecznej organizacji; od inicjatyw i stylu pracy Zarządu Głównego i zarządów aeroklubów regionalnych, od pracy komisji specjalistycznych, od aktywności całej kadry i licznej rzeszy działaczy społecznych.

Nie oznacza to, że Ministerstwo Komunikacji nie będzie dokładać ze swej strony wszelkich starań, aby służyć Aeroklubowi jak najwszechstronniejszą pomocą w każdej dostępnej mu formie; nie oznacza to również, że od pomocy tej odżegna się dotychczasowy główny protektor i mecenas organizacji – Ministerstwo Obrony Narodowej.

Obrady X Zjazdu Aeroklubu PRL poprzedziła zakrojona na dość szeroką skalę dyskusja. Jak, ogólnie rzecz biorąc, Obywatel Minister ocenia tę dyskusję?

Przysłuchiwałem jej się dość pilnie konstatując ostatecznie, że zarówno żarliwość jak i ranga podejmowanych problemów daje dobre świadectwo tym, którzy zabierali głos w dyskusji. Oczywiście – jak zwykle w takich sytuacjach – nie obeszło się zupełnie bez tego, że chwilami nad meritum spraw zaczęły górować namiętności. Są to jednak z reguły rzeczy nieuniknione i przypisywanie im jakiegoś większego zanaczenia nie miałoby najmniejszego sensu.

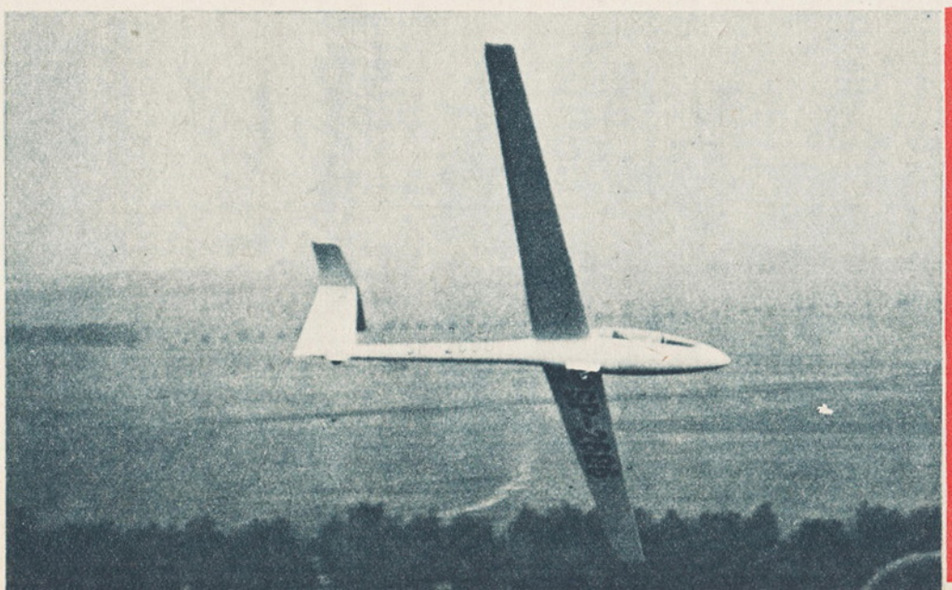
Co zaś do meritum spraw i głosów, jakie na ich marginesie padły w przedzjazdowej dyskusji, to nie mogę się oprzeć chęci przypomnienia chociażby słów inżyniera Waldemara Grossa, który na łamach „Skrzydlatej Polski" postulował m. in. potrzebę „nowoczesnego myślenia w organizacji szkolenia i treningu" oraz „przełamania zakorzenionych zbyt często przekonań o niemożności efektywniejszego działania bez uprzedniego podbudowania go „od góry" kosztownymi nakładami".

Takie – nieodosobnione zresztą w dyskusji – stawianie na oddolną inwencję i twórczą inicatywę wydaje mi się w tego typu organizacji co APRL, a więc organizacji społecznej, rzeczą niezwykle cenną. Zwłaszcza, jeśli rzecz tę widzieć szerzej i głębiej, a ponadto w ścisłym związku z aktualnym duchem przemian, jakie obserwujemy na terenie kraju po ostatnich wyborach do rad narodowych. Najważniejsze w tych przemianach to zwiększenie w systemie zarządzania roli czynnika społecznego oraz dążenie do maksymalnego odbiurokratyzowania wszelkich instytucji.

Kto jak kto, ale Aeroklub PRL, jako organizacja społeczna, winien wyciągnąć z tego daleko idące wnioski i spojrzeć odpowiednio krytycznym wzrokiem na dotychczasowy system i styl zarządzania organizacją. Mówię „zarządzania", chociaż niektórzy, i to nie bez podstaw, nazywają to, delikatnie mówiąc, po prostu administrowaniem.

Osobiście więc wśród najpilniejszych i najważniejszych zadań stojących przed organizacją widziałbym znaczne zwięk-

„Jantar"



Franciszek Kępka, zdobywca brązowego medalu na XIV Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Australii. Zdjęcia: B. Koszewski

szenie w niej ciężaru gatunkowego i roli aktywu społecznego.

W praktyce oznaczać to powinno, że aktyw społeczny winien wytyczać główne kierunki działania oraz podejmować najważniejsze decyzje, zaś administracja winna wcielać je w życie oraz troszczyć się o ich jak najlepszą realizację.

Wydaje się, iż dla osiągnięcia tego celu niezbędne jest zasadnicze odformalizowanie organizacji, a w tym nawet redukcja aparatu administracyjnego, zbytnio chyba rozbudowanego w stosunku do ogólnej ilości członków Aeroklubu. Taka redukcja spełniałaby należycie swą rolę zwłaszcza wtedy, gdyby część etatów administracyjnych – przesunięta została na pokrycie potrzeb w szeregach kadry instruktorskiej i technicznej. Celowe wydaje się także zwiększenie roli aktywu społecznego poprzez powierzanie niektórych funkcji w aeroklubach chętnym do tego działaczom społecznym.

Łatwo jednak przewidzieć, że wszystkie te zabiegi nie na wiele się zdadzą, jeśli zostaną nawet zrealizowane, jeśli nie spełniony zostanie jeszcze jeden warunek, a mianowicie; jeśli lekceważyć się będzie przy powierzaniu ludziom obowiązków – kryterium fachowości, rzetelnej wiedzy i znajomości, mającego być domeną ich pracy, przedmiotu.

Aby pracować i działać w lotnictwie sportowym, nie wystarczy legitymować się tylko czyjąś przychylną referencją lub deklaracją dobrej woli. Bo na lotnictwie, a w tym także sportowym, trzeba się przede wszystkim znać. Dopiero w dalszej kolejności idą inne kryteria, których – oczywiście – lekceważyć bynajmniej też nie należy.

Na swój X Zjazd Aeroklub PRL przychodzi nie tylko z tradycyjnym referatem sprawozdawczym, lecz także z perspektywicznym „Programem działalności Aeroklubu PRL na lata 1976–80 i prognozą rozwoju do roku 1990". Jak Obywatel Minister ocenia ów program i prognozę?

Myślę, iż jest to dokument zawierający założenia dość ambitne, a zarazem realne, pokrywające się z „Programem rozwoju lotnictwa cywilnego i lotniczej infrastruktury technicznej", opracowanym w resorcie komunikacji.

Oczywiście – niektóre fragmenty programu i prognozy przedłożonej X Zjazdowi będą wymagały pewnych uściśleń i poprawek. Bo oto np. już dziś prognoza wydaje się pozbawiona głębszej analizy i bilansu potrzeb poszczególnych rodzajów lotnictwa w zakresie specjalistów lotniczych, który uzasadniałby takie a nie inne wskaźniki odnośnie szkolenia i uzupełniania kadr lotniczych.

Stopniowego uściślania w poszczególnych planach pięcioletnich będą też chyba wymagały przewidywane nakłady inwestycyjne w zakresie planowanych prac na lotniskach, modernizacji sprzętu latającego itp. Mam jednak nadzieję, że tego rodzaju uzupełnienia i poprawki będzie można bez trudu i w porę nanieść z chwilą przekształcenia całego lotnictwa cywilnego w jeden zintegrowany organizm, który – miejmy nadzieję – znajdzie też lepszą płaszczyznę porozumienia z przemysłem lotniczym oraz z całym lotniczym zapleczem naukowo-badawczym.

Ograniczone względami techniczno-wydawniczymi ramy tej rozmowy powstrzymują nas od dalszego indagowania Obywatela Ministra w sprawach, które wymagałyby szerszych wywodów i szczegółowych uzasadnień. Trudno jednak oprzeć się pytaniu, jak Obywatel Minister widzi sprawy sportu lotniczego?

Szerzenie sportów lotniczych i to w skali masowej, to przecież podstawowy obowiązek statutowy Aeroklubu. Nikt tego obowiązku ani zdejmować z organizacji ani pomniejszać nie myśli i myśleć nie ma prawa. Przeciwnie – jeśli już można coś postulować na tym odcinku, to tylko większe umasowienie oraz efektywniejsze uprawianie, w oparciu o rzeczywistą masowość, wyczynu sportowego.

Z uwagi na jego dotychczasową rangę dotyczy to przede wszystkim szybownictwa, które staje już w obliczu nie tylko utrzymania lecz znacznego poprawienia swej pozycji w skali międzynarodowej. Nie napawa bowiem optymizmem ani aktualny stan posiadania diamentów, ani miejsca w tabelach rekordów ani też wyniki ostatnich mistrzostw świata rozegranych w Australii.

Nie wolno też lekceważyć alarmujących sygnałów rozlegających się od dość dawna na odcinku sportu samolotowego. Bo wydaje się, iż tutaj – mimo wielu przeszkód obiektywnych, a zwłaszcza sprzętowych – nasze ambicje są minimalizowane, a szanse w pewnym stopniu zaprzepaszczane; zwłaszcza w akrobacji samolotowej. Myślę, iż szwankują tutaj zarówno metody selekcji oraz rotacja w szeregach kadry, a także system szkolenia i treningu. W każdym razie nie sądzę, aby pogłębiający się dystans między nami, a chociażby naszymi najbliższymi sąsiadami – mam tu na myśli ZSRR, NRD i Czechosłowację – był usprawiedliwiony samymi tylko obiektywnymi przeszkodami.

Trzeba więc chyba i na tym odcinku zmienić radykalnie sam sposób podejścia do sprawy i zmienić styl pracy, tak aby również w sporcie samolotowym było miejsce dla ambicji pokrywających się z naszymi, jak najlepszymi na tym polu, tradycjami.

Nie sposób tu o wszystkim po kolei, ale skoro już jesteśmy przy poszczególnych dyscyplinach sportowych to sądzę, iż jak najlepsze plany i nadzieje można wiązać z nieźle już prosperującym sportem spadochronowym, który zyskał m. in. na swym zapleczu tak unikalną, jak na warunki lotnictwa, placówkę, jak Studium Spadochronowe w Wyższej Szkole Wychowania Fizycznego we Wrocławiu.

Ale skoro już mowa o zapleczu: czy nie sądzi Obywatel Minister, że wobec nowych zadań rodzi się pilna potrzeba znacznego rozszerzenia tego zaplecza z myślą o udoskonaleniu całej bazy szkoleniowej?

Myślę, że rzeczywiście – bez tego się nie obejdzie. Podzielam więc zdanie tych, którzy w dyskusji przedzjazdowej postulowali reaktywowanie niektórych szkół i ośrodków szkolenia szybowcowego. Godnymi poważnego rozważenia wydają mi się też głosy postulujące rozwiązanie w skali całego lotnictwa cywilnego bazy techniczno-remontowej, a także ewentualne utworzenie w APRL specjalnego ośrodka szkoleniowego dla personelu latającego i technicznego, w którego uruchomieniu i kosztach utrzymania partycypowałyby wszystkie rodzaje lotnictwa cywilnego. Za tym ostatnim przemawiają zwłaszcza dwa argumenty: pogłębiający się niedobór i kurczenie się źródeł rekrutacji mechaników samolotowych oraz fakt, że w oparciu o obecną bazę szkoleniową APRL nie pokrywa nawet naturalnych ubytków personelu latającego.

Mówiliśmy już, Obywatelu Ministrze, o niektórych dokumentach najwyższej rangi partyjnej i państwowej determinujących określone kierunki działania w lotnictwie cywilnym, a więc i w sportowym. Wydaje mi się, iż warto by jednak jeszcze parę słów o VII Plenum...

...czyli o Tezach Programowych Komitetu Centralnego PZPR: „O aktywny udział młodego pokolenia w budowie socjalistycznej Polski".

Tak, to wielka sprawa. Chociaż wydaje mi się, iż nie znalazła ona w praktycznej działalności APRL stosownego do swej wagi rezonansu.

Co prawda w wyniku ogłoszenia tez doszło do podpisania czy też do odnowienia specjalnych umów między APRL, a Związkiem Młodzieży Polskiej oraz z Socjalistycznym Związkiem Studentów Polskich. Obawiam się jednak, że każda z tych stron potraktowała owe porozumienia zbyt symbolicznie, zaś w samym Aeroklubie wytycznym VII Plenum poświęcono zbyt mało uwagi.

A przecież w wytycznych tych jest mowa o sprawach w działalności APRL niezwykle doniosłych. Że wspomnę chociażby tezy wyjaśniające istotę współczesnego, socjalistycznego patriotyzmu; sens dążeń młodzieży do wielkiego działania i jej marzeń o wielkiej przygodzie; niezbędności oraz formy i metody podnoszenia kultury technicznej i wychowania politechnicznego w społeczeństwie, czy wreszcie tezę generalną, określającą miejsce i rolę młodego pokolenia w budowaniu „drugiej Polski".

Lotnictwo sportowe winno się więc czuć jednym z pierwszych adresatów tez przyjętych na VII Plenum. Bo chyba żadna inna gałąź współczesnej techniki ani działalność żadnej innej organizacji nie wiąże się tak z młodością jak właśnie lotnictwo, a w tym szczególnie sportowe.

Młodość powinna dominować nie tylko w jakże cennym z punktu widzenia politechnizacji modelarstwie lotniczym, lecz także w szybownictwie oraz w sporcie spadochronowym i samolotowym. Bo – trawestując naszego Wieszcza – przede wszystkim młodości przypina się skrzydła.

Rozmawiał:
W. W. WIONCZEK

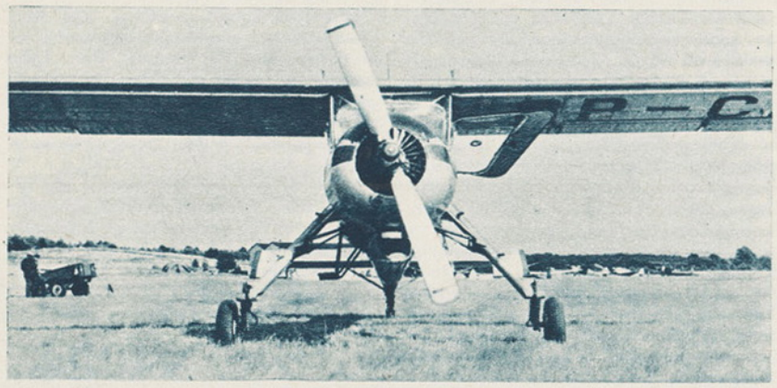
W sporcie samolotowym, mimo istotnych przeszkód polegających m. in. na braku odpowiedniego sprzętu, nasze ambicje są minimalizowane. Zdjęcie: J. Kopeć

STAWIAJMY BARDZIEJ AMBITNE CELE

X KRAJOWY ZJAZD AEROKLUBU PRL

OD ostatniego zjazdu krajowego Aeroklubu PRL minęło cztery lata. Był to okres w życiu naszego kraju szczególny. W zasadniczy sposób zmieniły się stosunki społeczne, rozwinęła, zdynamizowała gospodarka. I dlatego zaraz na wstępie należy postawić pytanie, czy ten inny, korzystny klimat dla wszelkiej społecznej działalności w skali całego państwa znalazł właściwe odbicie w życiu organizacji lotnictwa sportowego.

Przed próbą generalnej oceny minionych czterech lat lotnictwa sportowego trzeba stwierdzić, że jego działalność jest różna od pracy jednostek gospodarczych. Wielorakie korzyści społeczne z tego, co robią aerokluby, nie są wymierne. Dlatego kryteria oceny działalności Aeroklubu PRL, znajdującej się poza sferą produkcji materialnej, mogą być różne, zależnie od punktu widzenia. Stąd każdy zaprezentowany pogląd ma, logicznie rzecz biorąc, charakter dyskusyjny. Dlatego właśnie nie komentowaliśmy głosów pilotów i skoczków, działaczy, publicystów, którzy wystąpili na naszych łamach w dyskusji przedzjazdowej. Tak też traktujemy nasze spostrzeżenia.



Kuźnią kadr lotniczych, na które stale będzie rosło zapotrzebowanie, są aerokluby. Oto jeden z samolotów klubowych — „Wilga". Zdjęcie: M. Bukowczyk

Wróćmy zatem do pytania postawionego na wstępie. Otóż jesteśmy skłonni stwierdzić, że tak powszechny ostatnio w naszym kraju klimat dobrej roboty, społecznej aktywności, bliskiej więzi kierujących i kierowanych w Aeroklubie PRL, nie znajdujcie odbicia w stopniu, który by nas zadowalał.

Oczywiście stwierdzenia tego nie należy traktować jako negacji licznych i niewątpliwych osiągnięć lotnictwa sportowego w ostatnich latach. I w sporcie i w szkoleniu, a także w popularyzacji lotnictwa wśród społeczeństwa dorobek Aeroklubu PRL nie jest mały. Szeroko pisał o tym w „Skrzydlatej Polsce" sekretarz generalny APRL. Dalecy jesteśmy od pomniejszania rzeczywistych zasług licznych ludzi szczerze polskiemu lotnictwu sportowemu oddanych i z wielkim zapałem w nim pracujących. Ich postawa, ich dorobek są godne najwyższego uznania.

Skoro tak, to co może być przyczyną wątpliwości? Otóż rzecz w tym, iż Aeroklub PRL działa w określonym kraju, w konkretnym społeczeństwie, w danym czasie. I w tym jest właściwie wszystko. Aktualne wyniki i przedstawiony plan dalszego rozwoju Aeroklubu PRL jeszcze przed kilku laty uznalibyśmy co najmniej za bardzo dobre. Ale teraz? Konieczne są inne miary. To przecież nie my, a niezbyt nam przychylni publicyści ekonomiczni z krajów zachodnich określają to co dzieje się w Polsce mianem cudu gospodarczego. To przecież w naszym kraju planowane wskaźniki rozwoju są wysoko przekraczane. To przecież nasze społeczeństwo wykazuje coraz wyższą aktywność w sprawach wielkich i codziennej pracy. Musimy więc na tym właśnie tle oceniać rezultaty działalności i zamierzenia Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Od tych ogólnych sformułowań przejdźmy do konkretnych problemów. Aktywność społeczna. Wystarczy wspomnieć dziesiątki miliardów złotych, w których mierzona jest wartość dodatkowej produkcji, wystarczy spojrzeć na mury Zamku Warszawskiego, na konto SFOZ, żeby wiedzieć ile ona jest warta w skali kraju. A w lotnictwie sportowym? To prawda, że tu i tam realizowane były czyny społeczne, głównie zresztą rękami pracowników etatowych. W skali jednak całej organizacji nie potrafiliśmy stworzyć jakichś przemyślanych ram dla społecznej pracy wszystkich członków Aeroklubu PRL, ani też nadać tej pracy odpowiedniej rangi.

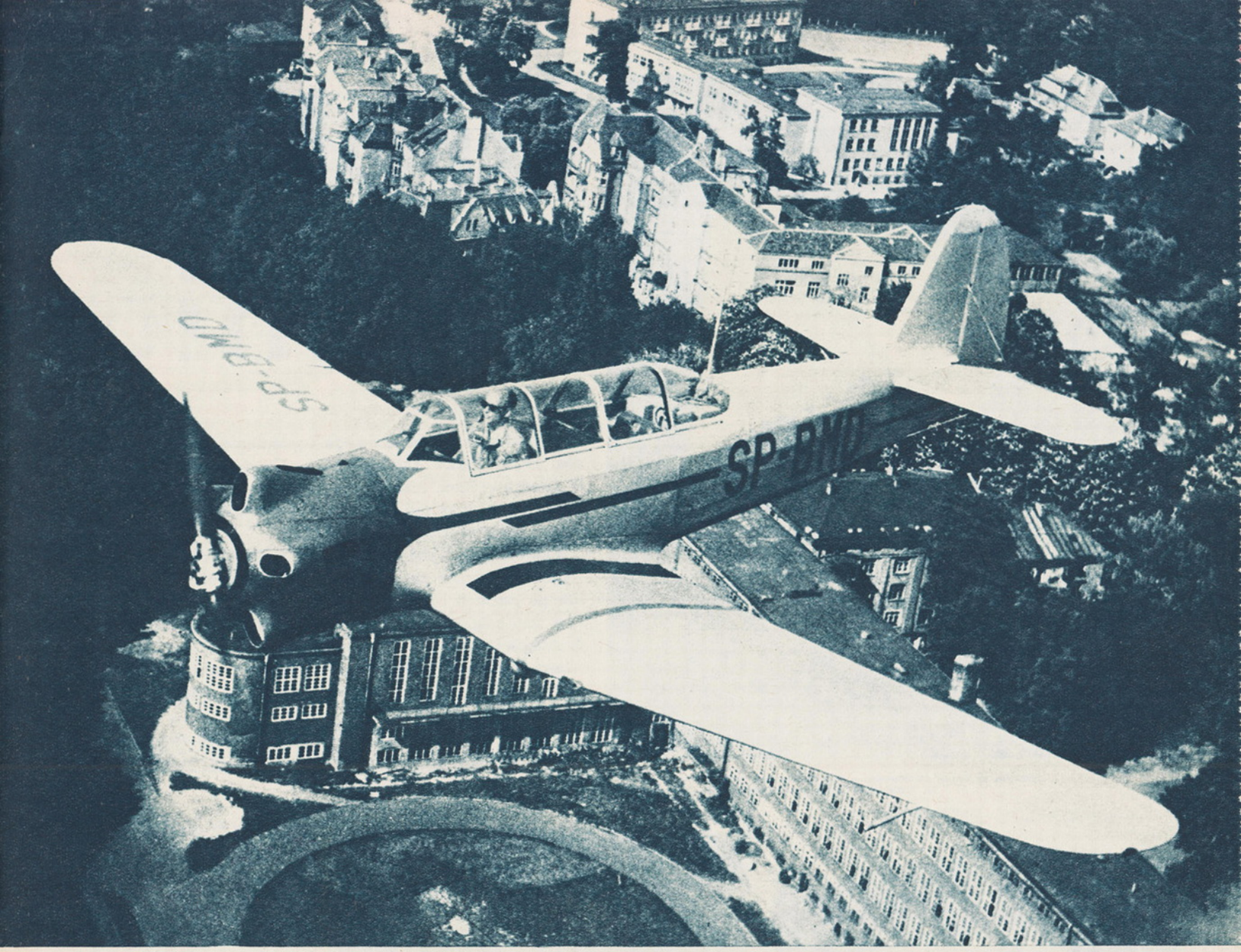
Nie jest to oczywiście nic nowego. Od wielu już lat nasze lotnictwo sportowe charakteryzował schematyzm w strukturze organizacyjnej i nazbyt administracyjny, formalny sposób kierowania. W takim systemie praktycznie nie było miejsca dla inicjatywy społecznej. Nic więc dziwnego, że tak powszechny jeszcze w latach pięćdziesiątych entuzjazm młodych pilotów i skoczków do wszelkiej roboty na rzecz klubu — dziś trudno zauważyć na naszych lotniskach. Obudowano jeszcze do tego latanie sportowe systemem nakazów i zakazów, najrozmaitszych ograniczeń, całą biurokratyczną otoczką. W rezultacie społeczną pracę w aeroklubach regionalnych sprowadzono praktycznie do udziału w wybieralnych władzach, w których, rzecz jasna, może działać tylko kilku członków klubu.

Odspołecznienie lotnictwa sportowego spowodowało, że znaczna część członków Aeroklubu PRL przestała utożsamiać własne cele z celami całej organizacji. Najlepiej dowodzi tego statystyka wypadków lotniczych, w których najczęstszą przyczyną jest tzw. czynnik ludzki. A pilot, który przez własną bezmyślność, niepotrzebną brawurę rozbije nasz wspólny aeroklubowy samolot, nie bywa przez swoich kolegów, przez lotniczą społeczność potępiany. Ba, towarzyszy mu niejednokrotnie ogólne współczucie, jeśli zostanie ukarany.

W rezultacie tak kształtowanych postaw członków organizacji, jakże często obserwujemy w klubach żądania nowego sprzętu, większych dotacji, próby obciążania za wszelkie niedostatki Biura Zarządu Głównego, a niezwykle rzadko przejawiana jest chęć poprawy, dzięki własnemu zaangażowaniu i społecznemu wysiłkowi. Fakt to bowiem nie do zaprzeczenia, że w żadnym naszym aeroklubie regionalnym nie znalazł się ostatnimi laty w miarę liczny i odpowiedzialny aktyw, który zaproponowałby władzom lotnictwa sportowego działanie na nowych, lepszych, przez siebie zaprojektowanych zasadach.

Rozumiemy, że narosłych przez lata zaniedbań, całego łańcucha przyczyn małej aktywności społecznej w środowisku lotniczym, nie da się zlikwidować natychmiast. Długi to będzie proces takiego kształtowania postaw pilotów i skoczków, aby świadczyli oni, aby chcieli świadczyć na rzecz swojego aeroklubu, aby rozumieli i widzieli zależność swojej liczby wylatanych godzin od włożonego społecznego wysiłku, od nadawania wspólnej klubowej własności charakteru rze-

Entuzjazm młodych skoczków do wszelkiej roboty na rzecz klubu — jest rzeczą podstawowej wartości. Zdjęcie: B. Koszewski



Jak-18, niegdyś jeden z najpopularniejszych samolotów sportowych, dziś już w znikomych ilościach w aeroklubach. Zdjęcie: A. Ziemiński

czy najcenniejszej. Ale właśnie dlatego, że zadanie w tym zakresie jest takie trudne i że — w porównaniu krajowym — już jesteśmy spóźnieni, konieczne jest przemyślane i energiczne działanie.

Ze sprawą aktywności społecznej bezpośrednio wiąże się zagadnienie polityki kadrowej. Mamy tu na myśli personel etatowy lotnictwa sportowego. Nie trzeba tu dowodzić, iż praca w innych rodzajach lotnictwa jest pod wieloma względami dużo bardziej atrakcyjna. Naturalnym więc procesem było odejście wielu zasłużonych pracowników Aeroklubu PRL do lotnictwa komunikacyjnego, gospodarczego czy sanitarnego. Wydaje nam się, że nie o wszystkich jednak tych odejściach decydowała tylko atrakcyjność czy warunki pracy gdzie indziej. Naszym zdaniem zbyt mało robiło się, mamy tu na myśli działanie różnego typu, aby nie tracić cennych ludzi bezpowrotnie.

Wiemy dobrze, że od kwalifikacji i ambicji zawodowych kierownika jednostki czy szefa wyszkolenia praktycznie zależy jakość pracy całego aeroklubu regionalnego. Mamy wiele przykładów, jak dobre kierownictwo stawia nawet podupadły klub na nogi. Klasycznym wzorem mogą tu być Kielce, czy Łódź. A jak się też zmieniła — wraz z nowym kierownikiem — atmosfera i działalność leszczyńskiego Centrum. Niestety, obok tych pozytywnych przykładów mamy i sytuacje odwrotne, kiedy kierownikami klubów zostają ludzie przypadkowi. Za mało typuje się na kierownicze stanowiska osoby z danego klubu, znające świetnie jego specyfikę i sprawdzone przez kolektyw na innych, niższych stanowiskach. Nie przeciwdziała się, aby dobrzy, sprawdzeni już kierownicy czy szefowie klubów zmieniali miejsce zatrudnienia.

Dla nikogo, kto latał, nie ulega wątpliwości wielka rola w lotnictwie instruktora. Człowieka, który uczy latać i kształtuje zarazem młode charaktery. To truizmy. Wydawać by więc się mogło, że sprawie szkolenia instruktorów nadaje się wielką wagę. Niestety. Żenujące byłyby, gdybyśmy je podali, liczby instruktorów pilotów zatrudnionych w Aeroklubie PRL. Jedno jest pewne — aktualna sytuacja wymaga szybkiego działania. Dobrego instruktora jest znacznie trudniej wyszkolić i o wiele dłużej to trwa, aniżeli wyprodukowanie nowego sprzętu. Dlatego bardzo wysoko oceniamy inicjatywę spadochroniarzy, którzy uruchomili zakład szkolenia kadr na wrocławskiej AWF. Ale na co czeka się w szybownictwie i sporcie samolotowym?

Zapotrzebowanie na lotnicze kadry będzie w naszym kraju stale rosło. To chyba oczywiste. Kuźnią tych kadr, jak wiadomo, jest Aeroklub PRL. Ale kto będzie szkolił przyszłych pilotów komunikacyjnych czy gospodarczych, jeśli teraz na obozach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego wobec braku instruktorów sportowych muszą pracować inspektorzy Biura Zarządu Głównego APRL?

Kiedy mowa o potrzebie licznych kadr dla wszystkich rodzajów lotnictwa wyłania się kolejny problem — masowości Aeroklubu PRL. W pierwszych latach po restytuowaniu APRL-u myślano o tworzeniu wielotysięcznej organizacji na wzór dawnej Ligi Lotniczej. Realizacji tej koncepcji miały służyć koła lotnicze. Można by dziś szukać różnych przyczyn, ale nie podlega dyskusji fakt, że koła lotnicze nie zdały egzaminu jako coś w rodzaju organizacji masowej. Mamy ich mało i to raczej... na papierze. Skoro tak, to w oparciu o doświadczenia należy podjąć nowy kierunek działania. Jaki? Czy wzorem innych związków sportowych zrzeszać tylko czynnych sportowców?

Sądzimy, że takie ograniczenie zasięgu działania lotnictwa sportowego nie byłoby słuszne. Przyszłość natomiast widzimy przede wszystkim we współdziałaniu z innymi organizacjami — Związkiem Harcerstwa Polskiego, organizacjami młodzieżowymi, a także (!) klubami sportowymi. Pod swoje skrzydła powinien też wziąć Aeroklub PRL dużą liczbę konstruktorów-amatorów, których bezinteresowne zamiłowania, pracowitość i talenty warto wykorzystać w zorganizowanej formie.

Jedno nam się wydaje pewne — swoje zamierzenia na przyszłość Aeroklub PRL powinien określić na miarę naszych czasów. Więcej. Na miarę Drugiej Polski, którą budujemy. Rozumiemy to w ten sposób, że jakże pożyteczne hobby i ciekawy sport — latanie należy udostępnić znacznie większej liczbie ludzi. Działając jednak w tym kierunku, nie możemy nie wychodzić z obecnych schematów organizacyjnych i przyzwyczajeń. Konieczny jest nowy sposób myślenia w planowaniu uskrzydlonej Polski. Plan ten musi opierać się w decydującej mierze o aktywność społeczną tych, którzy pragną latać, a zasadniczo błędne jest stawianie na początku pytania — czy zezwolą na to przepisy, czy otrzymamy większą dotację. Przyszłości lotnictwa sportowego nie można opierać na — obowiązującej w nim dziś zasadzie — robimy to co nam każą i na ile dają pieniędzy...

W jednym z ostatnich komentarzy „Trybuna Ludu" napisała: „Dzięki pracy — lepszej, bardziej wydajnej i bardziej umiejętnej — dzięki ofensywności w podejmowaniu zadań trudnych i ambitnych, uzyskaliśmy wysokie tempo rozwoju".

Wydaje nam się, że właśnie tej ofensywności w podejmowaniu zadań trudnych i ambitnych przez Aeroklub PRL brakowało nam najbardziej. Że zbyt mało też jest tej ofensywności w programie działania APRL w latach następnych. Liczymy, że X Zjazd Aeroklubu PRL prawidłowo rozwiąże te wszystkie problemy, że i lotnictwo sportowe będzie dotrzymywało kroku jakże dynamicznie rozwijającej się naszej ludowej Ojczyźnie.

JERZY POMIANOWSKI

Urok latania

Laureat naszego honorowego wyróżnienia roku „Błękitne Skrzydła 1973" JERZY LUTKOWSKI z Częstochowy jest specjalistą w dziedzinie lotni. Jest też ich entuzjastą. Zresztą przekonajmy się o tym sami, oglądając fotoreportaż z lotów Jerzego Lutkowskiego i jego kolegi ANDRZEJA MĄDRZYKA.

Autorem zdjęć jest KRZYSZTOF SOBOLEWSKI.

Obecnie zespół częstochowski przystosował miękkopłat do lotów na nartach i wykonał już pierwsze udane próby zimowe. Latem zamierza on zaatakować Tatry, ale już na nowej, bardziej doskonałej lotni.

Jerzy Lutkowski przygotowuje specjalnie dla „Skrzydlatej Polski" artykuł o nauce i technice latania na lotniach. Zamieścimy go niebawem w „SP".

A teraz wypowiedź Jerzego Lutkowskiego na zasadniczy temat:

CZY LATANIE NA LOTNIACH JEST BEZPIECZNE?

Niczym są trudy tworzenia — wszystkim jest lot!
O. Lilienthal (pionier szybownictwa światowego)

Z lewej: Na chwilę przed lądowaniem. Z prawej: W locie. Poniżej: Laureat „Błękitnych Skrzydeł 1973" — Jerzy Lutkowski.

SKRZYDŁA Rogallo, balansjery, a u nas lotnie, to w tej chwili na Zachodzie najnowsza, bardzo popularna i masowa dyscyplina sportów lotniczych. W Stanach Zjednoczonych od kilku lat działa zrzeszenie amatorów tego sportu, które wydaje nawet własne publikacje, mające na celu popularyzację tego ogólnie dostępnego sposobu latania. Lotnie są w ogólnej sprzedaży, a ostatnio także we Francji wprowadzono produkcję i sprzedaż skrzydeł Rogallo. Ponieważ u nas w kraju jeszcze jesteśmy na etapie rozważań czy latanie na lotniach jest bezpieczne, a od tego — wydaje mi się — zależy rozwój tego sportu w Polsce, chciałem podzielić się z czytelnikami pewnymi zagadnieniami dotyczącymi bezpiecznych lotów.

Często spotykam się w czasie latania z pytaniem czy ten sport jest bezpieczny. Na to pytanie właśnie chciałem odpowiedzieć, opierając się o szereg doświadczeń z własnych lotów i lotów kolegi Andrzeja Mądrzyka, który wyraziwszy chęć latania pod moim instruktażem bardzo szybko pojął sztukę latania, a nawet mnie przewyższył (jako, że ważąc 60 kg jest o 15 kg lżejszy niż ja, a loty wykonujemy na tym samym skrzydle).

Lotnię oblatałem w czerwcu 1973 roku i latamy na niej do chwili obecnej, bardzo bezpiecznie, bo bez żadnego wypadku. Jak to latanie wygląda — myślę, że większość czytelników „SP" miała okazję widzieć nie tylko na zdjęciach ale i w telewizji, a niektórzy nawet „na żywo". Niewątpliwie jest to sport piękny, wymagający od pilota dużej odwagi, sprawności fizycznej, dobrego refleksu itp. Jednak takich cech wymaga każda inna dyscyplina sportu i każda posiada swoje granice bezpieczeństwa. Znamy wiele masowych sportów, ogólnie uznanych, a jakże niebezpiecznych w sensie ogólnym, że

W locie nad urwiskiem.

przytoczę: boks, narty, a szczególnie skoki narciarskie, żużel i wszystkie sporty motorowe.

W dotychczas spotykanych publikacjach krajowych na temat bezpieczeństwa lotów na lotniach o niebezpieczeństwie przesądzał fakt, że skrzydła te mają małą doskonałość, a co za tym idzie duże opadanie i przykre w następstwach lądowanie. Tu ze swej strony dodam, że nie tylko bywały twarde lądowania, ale i twarde starty. Doświadczyłem tego sam na własnej skórze, ale tylko w początkowym okresie „wzlotów i upadków", kiedy to podjąłem się oblatania skrzydła i nauczenia się pilotażu. Po usunięciu kilku wad skrzydła, które wystąpiły w trakcie oblatywania, zaczęły się wspaniałe i całkowicie bezpieczne loty. Dalsza praktyka wykazała, że im loty z wyższych poziomów, tym bezpieczniejsze, a to dlatego, że jest więcej czasu na „wypracowanie" sobie lądowania, czyli na odpowiedniej wysokości możliwość całkowitego wyhamowania prędkości. Przy odpowiedniej wprawie (co zresztą nie jest trudne) lądowanie może odbywać się na dwie nogi w miejscu. Trudniej jest o takie lądowanie na krótkich kilkunastometrowych zboczach, dlatego, że po starcie pilot podświadomie chce odejść od zbocza na pewną wysokość, co powoduje zmniejszenie prędkości, a nagłe zmniejszenie kąta natarcia zwiększa prędkość i odpadanie. Jest to dopiero pierwsza faza lotu, w czasie której lądowanie nie należy do najprzyjemniejszych. Na długich i bardziej stromych zboczach (około 30° — 40° nachylenia) lot przebiega całkiem inaczej. Przy słabym nawet wietrze tuż po starcie (szczególnie silnie występuje to na urwiskach) przelatuje się przez pas dużych noszeń, co w pierwszym locie niewprawnego pilota może zdezorientować, ale w zasadzie jest to najprzyjemniejszy dla pilota moment, który pozwala nawet uzyskać pewne nieduże przewyższenie, a jednocześnie o wiele przedłuża lot.

Jednak nauka latania i technika pilotażu to odrębne, bardzo szerokie zagadnienie, któremu chciałbym poświęcić osobny artykuł.

Bardzo ważny warunek bezpiecznych lotów to mocna i trwała konstrukcja, a co za tym idzie dobór materiałów o dużej wytrzymałości, sprężystości i lekkości. Jestem tu zwolennikiem konstrukcji z rur metalowych, które dają szerokie możliwości rozwiązań konstrukcyjnych, jeżeli chodzi o sposoby ich łączenia i składania. Jest możliwe nawet (przy odpowiednim wzmocnieniu tulejami) wiercenie ich i zastosowanie najprostszych połączeń śrubowych, jak w naszym skrzydle. Użycie drewna jako konstrukcji nośnej jest o tyle wygodne, że faktycznie lasów u nas nie brakuje, ale z własnego doświadczenia wiem, że pierwsze loty nierzadko kończą się upadkami, a drewno wtedy lubi się łupać wzdłuż słoi. Pomijając fakt, że konstrukcja nie nadaje się do dalszej eksploatacji, to jeszcze istniej duże prawdopodobieństwo śmiertelnego wypadku, przez przebicie ciała pilota rozłupaną drzazgą.

Następny istotny element to pokrycie skrzydła. Większość amatorów lotni w Polsce decyduje się na pokrycie z folii. Istotnie, na pierwszy rzut oka jest to tworzywo, które odpowiada wszystkim warunkom, jednak w czasie częstego i intensywnego latania, szczególnie podczas transportu, składania i rozkładania, powstają różne przetarcia, czy dziury, które mogą być nawet niezauważalne, a jak wiemy folie są wrażliwe na zapoczątkowane rozdarcia. Na Zachodzie jest w użyciu dakron. Ponieważ ta syntetyczna tkanina jest bardzo trudno dostępna, proponuję amatorom lotni stylon gęsto tkany, który od czasu do czasu bywa w każdym sklepie tekstylnym. Właśnie taki stylon wykorzystaliśmy w naszym skrzydle i po dodatkowym uszczelnieniu (by całkowicie nie przepuszczał powietrza) z powodzeniem zdaje egzamin, pomimo wadliwie ukierunkowanego szycia.

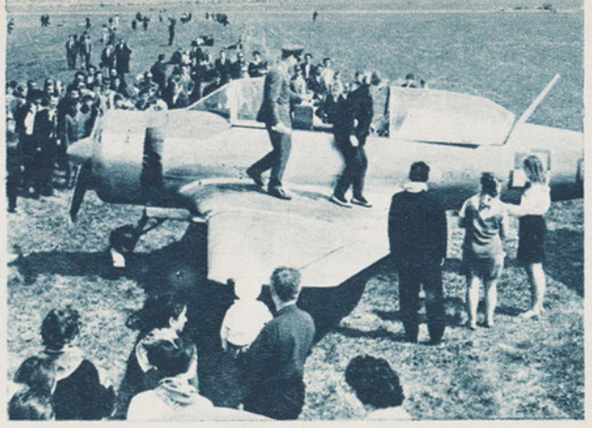
Sądząc z dużego zainteresowania tym sposobem latania nie tylko licznych czytelników „SP", ale także dużego grona przypadkowych obserwatorów naszych lotów, śmiem twierdzić, że sport ten wcześniej czy później przybierze charakter masowy, a jako, że nie stwarza zagrożenia dla otoczenia, trudno będzie podporządkować go jakimkolwiek przepisom prawnym (podobnie jak narciarstwo, taternictwo itp.). Mając na względzie rozwój tego sportu w świecie i nasze tradycje lotnicze, mam nadzieję, że niedługo u nas znajdą się odpowiedni ludzie, którzy zadbają o to, byśmy i w tej najnowszej lotniczej dyscyplinie nie pozostali na szarym końcu.

JERZY LUTKOWSKI

Andrzej Mądrzyk — pilot lotni.

PRZED RAJDEM DZIENNIKARZY I PILOTÓW

PROPONUJĘ ETAP AGRO



Z lewej: W roku 1969 jednym z etapów VIII Rajdu był Białystok. Oto rajdowy „Bies", witany przez młodzież szkolną. Zdjęcie: B. Koszewski

CZYTELNICY „Skrzydlatej" pamiętają zapewne ogromną różnorodność tras i etapów jedenastu rozegranych dotychczas od 1962 roku rajdów dziennikarzy i pilotów. Ich uczestnicy zaś — ponad stu dziennikarzy z kilkudziesięciu pism codziennych i periodyków, a także z centralnych i terenowych rozgłośni radiowych i ośrodków TV — dobrze wiedzą, że hasła tematyczne rajdów, ich cele poznawcze i propagandowe również były bardzo zróżnicowane i bogate. Łączyły one zazwyczaj szeroko pojętą propagandę różnych dziedzin lotnictwa z problematyką ekonomiczną regionów i miast naszego kraju. To właśnie połączenie decydowało w ocenie kolegiów redakcyjnych naszych publikatorów — i oczywiście czytelników, radiosłuchaczy i telewidzów — o randze kolejnych rajdów dziennikarzy i pilotów. A im wyższa była ranga rajdów — tym więcej miejsca w prasie i na antenie znajdowało lotnictwo. Bywało na przykład, że lotnicza tematyka przez dwa tygodnie była eksponowana w każdym wydaniu Dziennika TV, a porajdowe refleksje dziennikarzy jeszcze długo owocowały publicystyką i reportażem.

Na ową wysoką rangę większości z dotychczasowych rajdów wpływało, jako się rzekło, łączenie tematyki lotniczej z istotnymi problemami życia i gospodarki kraju. Ale nie tylko to — także odpowiednie zaprezentowanie naszych lotniczych osiągnięć — jak na przykład, w rajdzie sprzed dwóch lat — przemysłu lotniczego.

W tym roku, roku 30-lecia Polski Ludowej, program dwunastego już z rzędu rajdu będzie zapewne odpowiadał doniosłości tej rocznicy. Oczywiste, że osiągnięcia i problemy lotnictwa będą w nim szczególnie wyeksponowane. **I tu właśnie przechodzę do sedna mej propozycji — wprowadzenia do programu XII Rajdu Dziennikarzy i Pilotów etapu prezentującego dorobek i problemy polskiego lotnictwa gospodarczego.** Za główny argument przemawiający za realizacją tej propozycji nie uważam jednak faktu, że nigdy dotąd problemy polskiego lotnictwa gospodarczego nie były w rajdach prezentowane. Istnieje bowiem argument o wiele bardziej doniosły: wysoka ranga, jaką ten rodzaj lotnictwa zdobył w kraju i poza jego granicami oraz fakt, że jej zdobycie jest zasługą ludzi — personelu latającego i kadry technicznej — w przytłaczającej większości wyszkolonych w naszych aeroklubach i wojskach lotniczych. Inaczej mówiąc — coraz bardziej skuteczna bitwa o chleb, którą nasze „Gawrony" i „Antki" toczą nad polami PGR-ów, czy też dziesiątki milionów złotych dewizowych zarobione dla kraju nad uprawami bawełny w Afryce — to powód do słusznej dumy także Aeroklubu PRL — jedynej przecież kuźni kadr dla naszego lotnictwa zawodowego, w tym również gospodarczego.

A oto jak, oczywiście w zarysie, wyobrażam sobie zasadę organizacji etapu agro w XII Rajdzie Dziennikarzy i Pilotów:

● Przylot i lądowanie rajdowych samolotów na lądowisku jednego z Wielozakładowych Państwowych Gospodarstw Rolnych — najlepiej w województwach północnych — szczecińskim, koszalińskim lub gdańskim, w których od ubiegłego roku, ze świetnymi rezultatami ekonomicznymi tak dla rolnictwa jak i lotnictwa gospodarczego, wprowadzono system całorocznego czarterowania samolotów dla WPGR.

● Pokaz pracy samolotów różnych typów, może nie tylko An-2 i PZL-101, ale także „Kruka", przy zabiegach agrochemicznych.

● Krótka konferencja prasowa z udziałem przedstawicieli kierownictwa przedsiębiorstwa i CZLC Ministerstwa Komunikacji, a także WPGR, Zjednoczeń PGR i Ministerstwa Rolnictwa na temat aktualnej sytuacji, osiągnięć i perspektyw rozwoju usług agrolotniczych w Polsce i ich eksportu za granicą, jak również szerszych problemów naszego rolnictwa. Oczywiście uczestnikom rajdu, niezależnie od konferencji prasowej i stworzenia możliwości indywidualnych rozmów, jak też naocznego zapoznania się z problemami rolnictwa w ogóle, a wykorzystywania samolotów w rolnictwie w szczególności, należałoby dostarczyć komplety syntetycznie opracowanych, ilustrowanych zdjęciami materiałów prasowych.

Uprzedzając ewentualne zarzuty warto również powiedzieć, że w wymienionych województwach północnych są lądowiska agro umożliwiające przyjęcie kilkudziesięciu samolotów rajdowych. Istnieją również, co nie mniej ważne, możliwości zakwaterowania i wyżywienia uczestników rajdu.

Przedstawiając propozycję wprowadzenia do programu tegorocznego rajdu etapu agro chciałbym dodać, iż jestem przekonany o realnych możliwościach jego sprawnego zorganizowania. Sądzę, że przy organizacji etapu agro można będzie liczyć nie tylko na daleko idącą pomoc ze strony dyrekcji Przedsiębiorstwa Usług Lotniczych, WPGR i Zjednoczenia PGR, ale także resortów rolnictwa i komunikacji.

ANDRZEJ ZIEMIŃSKI

ECHA LISTU DO LOTU

Odpowiadając na zamieszczony w nr. 51—52/73 „Skrzydlatej" „List do LOTU", członkowie Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, wywodzący się z dawnych pracowników LOTU, skierowali do dyr. Wacława Makowskiego pismo następującej treści:

Szanowny Panie Dyrektorze!

List Pana do LOTU, odczytany na ogólnym zebraniu Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, zrzeszającego wielu starych pracowników LOTU i dawnych Pana podkomendnych, wzruszył nas serdecznie.

Będąc obecnie świadkami przyspieszonego rozwoju naszej komunikacji lotniczej, z tym większą przyjemnością wspominamy dawne, chlubne karty LOTU, których Pan był nieocenionym inicjatorem i twórcą. Atlantycki przelot z 1938 roku stał się w ostatnich latach bardzo pomocnym czynnikiem w dążeniu do otwarcia regularnej linii LOTU do Ameryki. W chwili obecnej, kiedy w związku z X Zjazdem Aeroklubu chcielibyśmy być świadkami przełomu także w rozwoju lotnictwa sportowego, przytoczone w liście Pana przykłady zrozumienia i ofiarności z dawnych dziejów naszego lotnictwa nabrały szczególnej aktualności i znaczenia.

Lotnictwo jest nie tylko „nieuleczalną chorobą", lecz także źródłem nierozerwalnej więzi ludzkiej. Dziękujemy Panu za informacje o sobie, za gratulacje i życzenia. Przesyłamy Panu, Drogi Dyrektorze, serdeczne pozdrowienia z Kraju oraz życzenia długich i owocnych lat życia w zdrowiu i wszelkiej pomyślności.

Warszawa, 22 stycznia 1974 r.

(podpisy kilkudziesięciu członków WKSL)

Mała **ENCYKLOPEDIA** lotników polskich

KAZIMIERZ WIERZBICKI

URODZIŁ się 22 listopada 1920 roku w Borsukach, pow. Krzemieniec. Po ukończeniu tamże czteroklasowej szkoły powszechnej kontynuował naukę w Szkole Ćwiczeń Liceum Krzemienieckiego, a następnie w gimnazjum samorządowym. W latach 1939—1941 uczył się w szkole dziesięcioletniej i w Technikum Leśnym w Białokrynicy. Po wtargnięciu Niemców wrócił do rodzinnej wsi i zaczął pracować przy odbudowie mostów na Horyniu, a później przy eksploatacji torfu. W sierpniu 1942 r. przeniósł się do Szpanowa koło Równego i rozpoczął pracę w majątku rolnym.

22 lutego 1944 r. został powołany do tworzącego się w ZSRR wojska polskiego i wyjechał do ośrodka formowania armii polskiej w Sumach.

Po kilkutygodniowym przeszkoleniu rekruckim zgłosił się na ochotnika do lotnictwa i po zakwalifikowaniu wyjechał do szkoły podstawowego szkolenia pilotów w Bugurusłaniu. Latał na samolotach UT—2. Po ukończeniu szkoły — z grupą 18 pilotów został skierowany do Wojennej Szkoły Lotnictwa Bombowego w Engelsie nad Wołgą. W trakcie szkolenia latał na przejściowych samolotach typu R—5 i SB, a kończył szkolenie na bombowcu nurkującym Pe—2.

Do kraju wrócił wiosną 1946 roku. Po kilkumiesięcznym pobycie w dęblińskiej Oficerskiej Szkole Lotniczej i otrzymaniu promocji do stopnia chorążego, w październiku tegoż roku został przydzielony do jednostki bojowej.

Znajdował się w grupie pierwszych dziesięciu polskich pilotów lotnictwa bombowego, przybyłych jesienią 1946 r. na lotnisko nowo sformowanego Pułku Bombowców Nurkujących, posiadającego na wyposażeniu samoloty Pe-2. Pułkiem dowodził płk nawig. Szczepan Ścibior. Otrzymał przydział do 1 eskadry jako starszy pilot-dowódca załogi samolotu.

W kwietniu 1947 r., po przebazowaniu się pułku na nowe miejsce postoju, został dowódcą klucza, a 11 maja otrzymał awans do stopnia podporucznika. Za wzorowe wykonywanie obowiązków, w grudniu został odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi.

W czerwcu 1948 r. otrzymał awans do stopnia porucznika, z jednoczesnym objęciem funkcji dowódcy 1 eskadry. Jego eskadra w ciągu trzech lat pełniła rolę ośrodka szkolenia i treningu. Absolwenci — piloci OSL z Dęblina rozpoczynali służbę w pułku od stażu w 1 eskadrze.

Zimą 1950 r. przeszkolił się na samolocie Tu—2. W lipcu 1951 r. otrzymał awans do stopnia kapitana. W sierpniu 1951 r. został przeniesiony do innego pułku lekkich bombowców na stanowisko pomocnika dowódcy do spraw pilotażu, na którym pozostawał przez rok. We wrześniu 1952 r. przystąpił do formowania nowej jednostki lotniczej, którą następnie dowodził do czerwca 1954 roku, w którym to miesiącu został przeniesiony do rezerwy i rozpoczął pracę w lotnictwie sportowym, jako starszy inspektor szkolenia na województwo poznańskie.

W 1955 r. rozpoczął studia zaoczne w Wyższej Szkole Ekonomicznej, ale w związku z ponownym powołaniem do służby wojskowej w 1956 r. przerwał je, aby wstąpić do Akademii Sztabu Generalnego. Ukończył Wyższy Akademicki Kurs Oficerów Wojsk Lotniczych i objął stanowisko zastępcy dowódcy Lotnictwa Operacyjnego. W lipcu tego roku otrzymał awans do stopnia podpułkownika.

W czerwcu 1960 r. został skierowany do lotnictwa sportowego i objął funkcję wiceprezesa zarządu Aeroklubu Warszawskiego. Po trzech latach przeszedł do pracy w lotnictwie komunikacyjnym. W sierpniu 1963 roku otrzymał nominację na zastępcę dyrektora PLL LOT do spraw eksploatacji, na którym to stanowisku pozostał do wiosny 1970 r. W maju 1973 r. przeszedł na emeryturę.

W okresie służby wojskowej i pracy w lotnictwie latał na samolotach: UT—2, P—2, R—5, SB, Pe—2, UTB — 2, Tu—2, Zlin—26, „Zuch — 2", „Junak—2", „Junak —3", „Jak—18", TS—8 „Bies", wylatał około 2 000 godzin.

Posiada odznaczenia: Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, Srebrny Krzyż Zasługi, medal „Za Zasługi dla Obronności Kraju" i medale za wieloletnią służbę. (c)

LOT
NOWINY
NR 144 ● LUTY 1974

Milionowy

Państwo Zofia i Jerzy Łopattowie — małżeńska para lotowskich milionerów!

Pan E. Zurakowski (po lewej), posiadacz biletu nr 999 999; na zdjęciu z prawej — milioner udziela wywiadu TV.

CZEKALIŚMY na niego bardzo długo, równo 44 lata. Po raz pierwszy bowiem w swej półwiekowej historii Polskie Linie Lotnicze LOT przewiozły na liniach krajowych 1 milion pasażerów w ciągu roku kalendarzowego. I mimo, że milionerów było już kilku — o czym dość obszernie relacjonowaliśmy na naszych łamach — ta skromna uroczystość na lotnisku we Wrocławiu miała zarówno specjalne znaczenie jak i swoisty wdzięk.

Wszystko odbyło się dosłownie w ciągu kilku minut, i to bez napuszczonych przemówień i specjalnej celebracji. Nawet wszechobecna telewizja ze swymi kamerami, światłem i mikrofonami pracowała wyjątkowo spokojnie.

W chwilę po ogłoszeniu komunikatu o rozpoczęciu odprawy pasażerów odlatujących do Warszawy rozlega się następny. To kierownik Wrocławskiego Oddziału mgr Leszek **Janicki** zawiadamia wszystkich obecnych, że to właśnie dzisiaj — 28 grudnia 1973 roku, na liniach krajowych padł rekord i wrocławianin jest milionowym pasażerem LOTU.

Przedstawiamy go bliżej. Jerzy **Łopatto** jest inżynierem meliorantem, jeszcze do niedawna pracownikiem Biura Projektów Wodnych, aktualnie na emeryturze. Jubilat mieszka od 27 lat we Wrocławiu i często w podróż do Warszawy wybiera się samolotem. Tym razem leciał w sprawach rodzinnych wraz z małżonką Zofią, która posiadała bilet oznaczony nr 1000001. Ponieważ do tradycji już należy, że jubilatów jest trójka, dodajmy, że pasażerem 999999 okazał się pan Edward **Żurakowski** z Legnicy.

Były więc kwiaty, upominki, a także serdeczne gratulacje i życzenia. I jubileuszowy lot do Warszawy. Pogoda była wspaniała, tak, że kapitan Marian Nowotnik z prawdziwą przyjemnością zaprosił swoich pasażerów do okien, by podziwiali piękno Tatr! Dla kronikarskiej ścisłości dodajmy jeszcze, że funkcję gospodyni pokładu spełniała w tym uroczystym dniu stewardesa Jolanta Rybarczyk.

Trójka z grona odznaczonych (od lewej): Mieczysław Dauksza (odznaka I stopnia), L. Janicki i Edward Makula (odznaki II stopnia).

ZASŁUŻENI

TEGO typu uroczystości — mimo iż nieco do siebie podobne — stanowią zawsze dla ich uczestników autentyczne przeżycie. Oto bowiem doceniono ich trud i wysiłek. Ale dla nich osobiście jest to najczęściej prawdziwa satysfakcja z wykonanych już zadań i równoczesna pełna gotowość do podjęcia następnych.

Odznaka „ZASŁUŻONY PRACOWNIK PLL LOT" posiada nie na darmo wysoką ocenę wśród wszystkich członków lotniczego kolektywu. Ostatnio na mocy specjalnej uchwały Konferencji Samorządu Robotniczego otrzymało ją dalszych 91 pracowników.

Listę odznaczonych otwiera kapitan transatlantyków Mieczysław Dauksza. Wraz z nim odznakę pierwszego stopnia z trzema diamentami otrzymali: W. Gołąb, S. Jankowski, K. Kamiński, W. Mówczan, A. Perzyna, B. Ratajczak, S. Strzyżewski, C. Szczerbaczewicz oraz J. Witek.

Odznakę drugiego stopnia z dwoma diamentami otrzymało 30 osób: J. Butlak, Z. Dąbkowski, J. Bomianowski, E. Froszewski, I. Gołyński, T. Grochowski, K. Huszczanowski, L. Janicki, K. Jaworowski, J. Kabata, F. Korzeniewski, W. Kozłowski, F. Latka, W. Makowski, E. Makula, Z. Nawrot, F. Pawlak, T. Prugar, P. Romaniuk, W. Sułecki, P. Stręk, T. Szymański, K. Topolski, W. Wołański, G. Zakrzewski, S. Zalewski, W. Zieliński, M. Żylicz, T. Gawrylak, R. Mierzwiński.

Odznakę trzeciego stopnia z jednym diamentem otrzymali: W. Adamkiewicz, E. Baranowska, K. Bochenek, K. Bogdanowicz, H. Bohusz, K. Błaszkowski, K. Borkowska, H. Bronikowski, A. Chotkiewicz, F. Czapracki, J. Gębczyński, K. Góra, J. Górska, J. Janowska, M. Jasiaczyk, L. Kakiet, M. Kalbarczyk, T. Kaźmierczak, M. Korecki, M. Koseski, W. Kowalski, W. Kozłowski, B. Królak, A. Kulik, I. Kwiecińska, H. Ludwiczak, W. Łukasiewicz-Nyczko, K. Manek, H. Mazurczyk, E. Michałowski, B. Napiórkowski, Z. Nowak, M. Opłocki, J. Pękala, S. Pracz, J. Prorok, M. Przebierało, K. Rzempołuch, S. Sidorczuk, M. Simoni, S. Skonieczny, K. Sowiński, T. Staniszewski, K. Stępniak, K. Szumielewicz, K. Szymańska-Lipiarz, W. Szymborski, W. Tomaszewska, I. Walczyk, D. Wilczek, A. Wołowicz.

WARSZAWA–AMSTERDAM

AMBASADOR Królestwa Holandii w Polsce W. F. Pelt, wręczając polskiej plastyczce Hannie Skorko wizę do swego kraju, powiedział, że stanowi ona istotny symbol naszych wzajemnych kontaktów. Dodajmy przeto, że była to wiza jubileuszowa — 20 tysięczna.

Stąd mała uroczystość — najpierw w Warszawie, a później w Amsterdamie. Oto bowiem do jubileuszowych działań dołączyły organizacje turystyczne jak i linie lotnicze obu krajów. Na lotniska Schiphol naszą rodaczkę witali więc przedstawiciele LOTU i KLM — (Pani Skorko z bukietem pięknych tulipanów).

Polska plastyczka — specjalizuje się w gobeliniarstwie i planuje wystawę swoich prac w Holandii — połączy uroki podróży turystycznej z odwiedzeniem siostry w Rotterdamie. Wkrótce powitamy ją zarówno na pokładzie naszego samolotu jak i na ojczystej ziemi.

KONIE

SAMOLOTY na całym świecie przewożą prawie wszystko od skomplikowanych i ciężkich maszyn matematycznych po mikroskopijny prawie narybek węgorza! Powstają nadal specjalistyczne przedsiębiorstwa lotnicze, które zajmują się wyłącznie przewozem towarów. Również tradycyjni przewoźnicy pasażerscy coraz bardziej rozbudowywują swoje oddziały CARGO. Towar powinien bowiem dotrzeć do nabywcy coraz szybciej i wygodniej.

Tradycje LOTU jako przewoznika towarowego nie są może jeszcze zbyt wielkie, ale osiągane wyniki zaczynają być coraz lepsze.

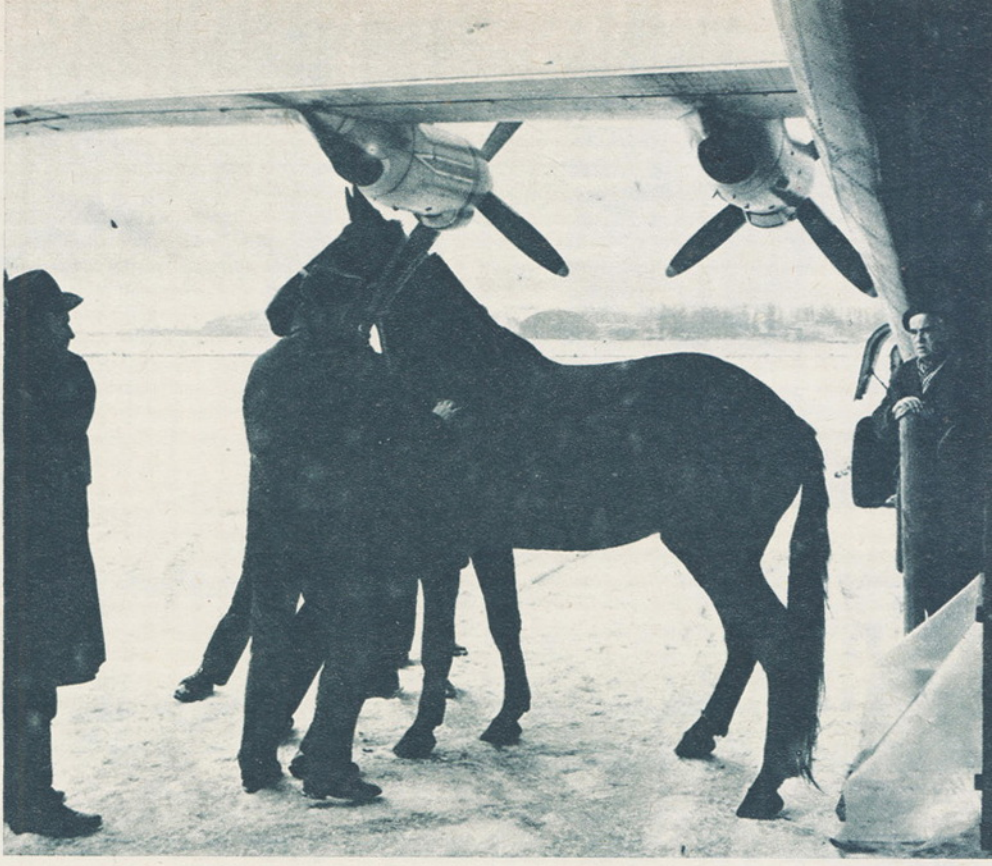
Centrale handlu zagranicznego coraz częściej powierzają finalizację swoich rozlicznych transakcji właśnie LOTOWI.

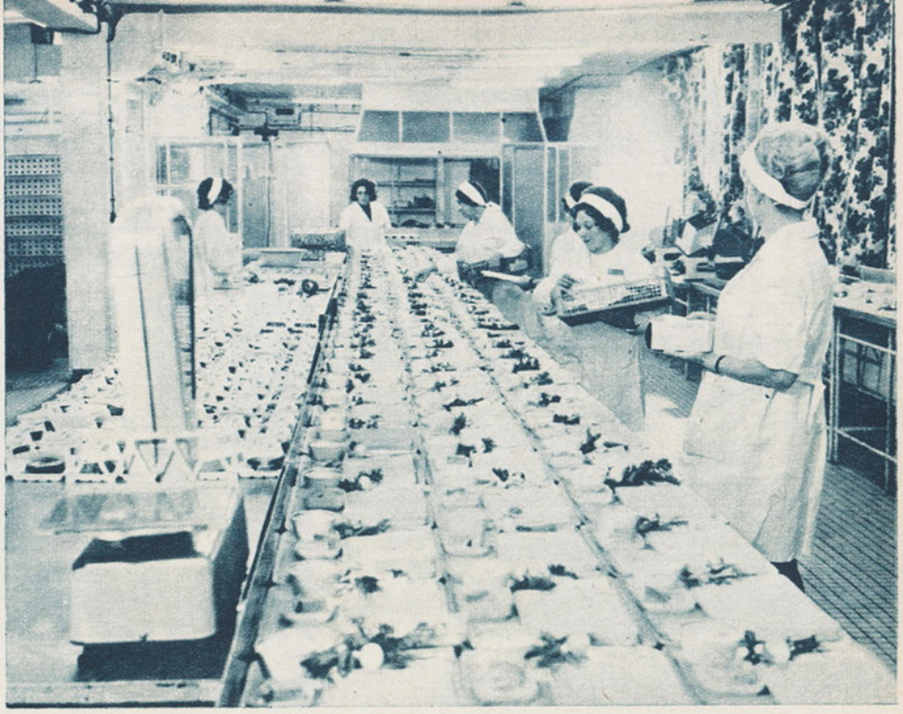
Ostatnio na lotnisku w Warszawie odbyła się prawdziwa premiera. Oto bowiem po raz pierwszy w swej historii LOT podjął się przewozu koni za granicę. Portem docelowym był Bejrut, a zleceniodawcą „Animex". 15 pięknych, rasowych rumaków zostało zakupionych w Polsce, by uzupełnić stan posiadania armii Libanu. Troskliwa opieka lekarzy — polskiego i libańskiego. Konie są już na lotnisku. Samolot transportowy AN-12 prawie gotowy do podróży, gdy nagle okazuje się, że kolej nie dostarczyła odpowiednich klatek dla nietypowych pasażerów! Jest to warunek niezbędny dla podjęcia bezpiecznego lotu, zarówno dla pięknych zwierząt jak i dla samego samolotu.

Denerwujące chwile. Ludzie LOTU wraz z pracownikami PKP podejmują energiczne poszukiwania. Gdzie jest ten nieszczęsny wagon z klatkami dla koni? Cierpliwość (i upór) zostają dość szybko wynagrodzone. Błyskawiczny wyładunek i podróż samochodami na lotnisko Okęcie. Tutaj następne kłopoty, ale tym razem z pasażerami. Niezbyt im się uśmiechała widocznie perspektywa podniebnej podróży i to jeszcze w takich dziwacznych pomieszczeniach. Ale wreszcie kostkowy cukier, ustna perswazja i eleganckie poklepywanie odnoszą swój skutek. Samolot gotowy do startu, ale już wtedy złośliwi mówili, że więcej było tych do patrzenia niż do roboty. Do takich należał i nasz fotograf, który nie bacząc na fatalne warunki pogodowe i długość całej operacji wykonał dla Czytelników „Skrzydlatej" kilka migawek.

Naszą krótką relację uzupełnijmy jeszcze informacją, że podróżnicy osiągnęli port docelowy w doskonałym stanie. Samolot wykonywał międzylądowanie techniczne w Bukareszcie, a całość podróży zamknęła się w sześciu godzinach.

W światowych przewozach cargo LOT nie stoi zbyt wysoko, ale cieszy wszystkich fakt, że następną premierę mamy już szczęśliwie poza sobą!





Smacznego!

NIEKTÓRZY — nie bez racji — mówią, że najprzyjemniejszym momentem lotniczej podróży jest jedzenie! Jest w tym stwierdzeniu na pewno sporo przesady, ale w końcu nie tylko samymi chmurkami człowiek w powietrzu żyje.... Zwłaszcza wówczas, gdy podróż na dalekiej trasie, mimo znacznych szybkości, zaczyna się nieco dłużyć...

Moment ożywienia, gdy z głośnika płynie komunikat zapowiadający czas posiłku. Pasażerowie szybko rozkładają stoliczki i z ciekawością oczekują co też to będzie na tych tackach, które z taką wprawą i elegancją roznoszą stewardesy.

Bywają różne, dobre rzeczy. Zimne i ciepłe, ale wszystko w ramach szczegółowych przepisów IATA, by jeden przewoźnik nie próbował przelicytować innych...

Czym więc można konkurować i zdobywać popularność u pasażerów? Przede wszystkim smakiem i kulturą obsługi. Uznanie cudzoziemców zdobywamy przede wszystkim jakością naszych polskich produktów. Doceniają to zwłaszcza klienci z krajów Europy zachodniej i USA, gdzie produkty jeśli nie są przesiąknięte chemikaliami, to często są po prostu bez smaku!

Stąd umowy LOTU z takimi przewoźnikami jak „PAN-AMERICAN" i „Lufthansa", które zaopatrują się we wszystkie artykuły konsumpcyjne na lotnisku w Warszawie.

Wydział Żywienia Pokładowego PLL LOT, zwany także Cateringiem, jako samodzielna placówka gospodarcza działa dopiero od roku, gdyż obsługę pasażerów przejął od WARS-u w marcu 1973 r. Wyniki — mimo bardzo trudnych warunków lokalowych — są coraz lepsze. Nie będziemy w tym miejscu cytować listów, w których lotowskie żywienie wychwalane jest czasem ponad miarę. Jedyny zarzut: tego dobrego jedzenia jest nieco za dużo!

Ze sporej grupy dostawców produktów wymieńmy tutaj tylko Zakłady Mięsne „Służewiec", Zakłady Wędliniarskie „Żerań", Warszawską Spółdzielnię Ogrodniczą, PGR Mysiadło oraz Cukiernię Hotelu „Bristol".

Codziennie lotowska fabryczka przemysłu spożywczego pochłania: 60 kg wędlin, 30 kg pomidorów, 60 główek sałaty, 500 bułeczek, 150 bułek „wrocławskich", 500 małych kostek masła. Przeciętnie przygotowuje się z tego ok. 1800 posiłków, ale bywają dni, że trzeba przygotować ich 400 w ciągu 1 godziny!

Z czym są trudności? Z mechanizacją i automatyzacją. Ale „biała technika" wkracza coraz śmielej podobnie jak odpowiednie naczynia i ich opakowania. Dużym sukcesem jest stosowanie specjalnych folii przeciwślizgowych, które trzymają naczynia jak magnes, nawet przy dużych przechyłach.

Pozostaje więc życzyć lotowskiemu Cateringowi dalszych sukcesów, a Czytelnikom — jak w tytule — smacznego!

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 255, tel. 22-40-73. Redaktor: JULIUSZ PĘGIEŁ. Zdjęcia w numerze: Janusz Czerniak, M. Kobrzyński i LOT-Archiwum.

WYDAWNICTWA, KTÓRE POLECAMY

PIERWSZY TOM ANTOLOGII

KRAKOWSKIE Wydawnictwo Literackie podjęło niezwykle cenną inicjatywę wydania w kilku tomach wybranych utworów klasyka naszej literatury lotniczej — Janusza Meissnera. Właśnie ukazał się pierwszy tom tej antologii pt. **„Moje złego początki"**. Piszemy ukazał się, ale rozszedł się zaraz błyskawicznie (30 tys. egz.) i w chwili gdy to piszemy — książki nie ma już w księgarniach, przynajmniej w warszawskich, co osobiście sprawdziliśmy. Nie pierwszy to przykład ogromnej poczytności utworów Meissnera.

Opaska na obwolucie I tomu antologii informuje, że są to pierwsze opowiadania Janusza Meissnera, co zresztą niezupełnie jest ścisłe (ale o tym dalej), a każdy tom — zapowiada wydawnictwo — z autografem autora. Dodajmy — i zdjęciem. Otóż, po otwarciu książki, obok strony tytułowej jest wkładka kredowa ze zdjęciem młodego wówczas (i jakże przystojnego) pisarza w lotniczym mundurze kapitana — pilota, pod którym widnieje dedykacja autora I tomu opowiadań. Jest to nie lada gratka dla miłośników twórczości Meissnera.

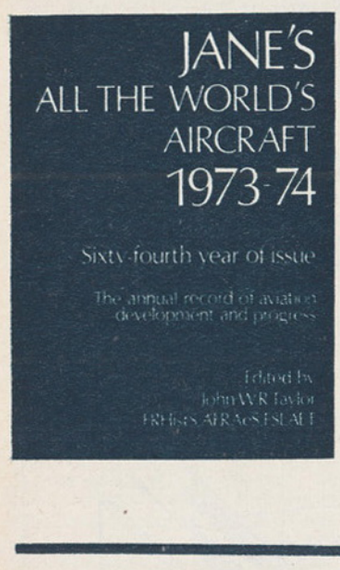
O ile wiemy, wyboru opowiadań do I tomu dokonał sam autor, zaopatrując całość nieco przekornym tytułem „Moje złego początki", w którym można się dopatrzeć pewnej autoironii, a może nawet i przesadnej — naszym zdaniem — skromności pisarza. Zdaje się świadczyć o tym i podział wybranych opowiadań na dwie części, z których pierwsza ma tytuł „...Nie z tej ziemi", a druga — „...Z tej ziemi". Przejrzysty podział określa, jak się wydaje, charakter i etapy twórczości pisarza.

W części pierwszej pomieszczone zostały opowiadania pisane w Bydgoszczy w latach 1927—1928, w 1929 r. w Warszawie oraz w 1930 r. w Dęblinie. Młodzi oczywiście nie mogą znać, ale nieco starsi z nas pamiętają takie opowiadania, jak „Hangar nr 7" czy „Licznik z czerwoną strzałką", które czytało się w młodzieńczych latach jednym tchem i z wypiekami na twarzy. Nie będziemy tu streszczać pierwszych utworów Meissnera — trzeba je koniecznie przeczytać. Wymieńmy tylko, że w części pierwszej są jeszcze: „Biały reporter", „Sznur pereł", „Katastrofy w Montpellier", „Dzwon z Lamartin", „Przesyłka z Chartumu" i „Mniszka z Monte Benito". Są w nich nie tylko przygody lotników, klimat lotnictwa tamtych lat, ale i sporo historii.

To samo zresztą można odnieść do utworów zawartych w drugiej części I tomu antologii. Z tym, że są tu już opowiadania z różnych okresów twórczości, pisane w 1928 r. w Bydgoszczy („Kanalia"), w 1929 r. w Warszawie („Lodowa śmierć", „Ostatni lot" i „As"), w Krakowie — 1933 r. („Sprawa kapitana Croissetta", „Na manewrach", „Na fali 125 metrów" i „Kaprys jedwabnego przyjaciela"), 1934 r. („Kwiaty — Owoce — Warzywa"), 1938 r. („Wyrzucić bomby" i „Pocztą lotniczą") i w 1939 r. („Hańbiący czyn porucznika Herberta"); w 1944 r. w Londynie („Każdy kurs północny prowadzi do bazy") oraz w 1951 r. w Zakopanem („Wyprawa na Krzyż", drukowana m. in. w latach pięćdziesiątych w „Skrzydlatej" oraz „Na Tajmyrze umiera człowiek").

Z wyjątkiem może dwóch — trzech utworów, większość zawartych w I tomie opowiadań Meissnera była współczesnemu czytelnikowi dotychczas nieznana. I co ważne: te 23 zawarte w I tomie opowiadania czyta się dziś równie pasjonująco jak wówczas, kiedy ukazały się po raz pierwszy. A to — już sukces autora. Z tym więc większą satysfakcją odnotowujemy inicjatywę Wydawnictwa Literackiego w Krakowie — rozpoczęcia edycji antologii utworów wybranych Janusza Meissnera, a znakomitemu pisarzowi dziękujemy za trud jej opracowania. Z niecierpliwością czekamy na dalsze tomy, których miłośnikom twórczości Meissnera nie ma potrzeby polecać. **(kon)**

Janusz Meissner ● MOJE ZŁEGO POCZĄTKI. Wydawnictwo Literackie — Kraków 1973. Wydanie I. Nakład 30 000 + 283 egz. Str. 336. Cena 30 zł.



SAMOLOTY ŚWIATA

NOWY brytyjski **Jane's All the World's Aircraft 1973—74**, to kolejne 64 wydanie tego znanego corocznego przeglądu konstrukcji lotniczych, rakietowych i astronautycznych z całego świata. Zawiera on opisy ponad 750 konstrukcji z 35 krajów, ilustrowanych ponad 1 600 zdjęciami i rysunkami.

Spośród 776 stron druku opisy konstrukcji PRL zajmują łącznie ponad 14 stron. Znajdujemy tam samoloty: Lala-1, An-2 (wersje: T, TP, P, TD, S, R, M), TS-11 „Iskra-100", M-15, PZL-101A „Gawron", PZL-101 „Wilga", PZL-106, samolot studentów EM-5A oraz śmigłowce: uskrzydlony SM-1 i Mi-2.

Przegląd szybowców obejmuje: SZD-9 bis „Bocian"-1E, SZD-30 „Pirat", SZD-35 „Bekas", SZD-36 „Cobra-15", SZD-37 „Jantar-19", SZD-40X „Halny", SZD-43 „Orion" oraz motoszybowiec SZD-45 „Ogar".

Wśród silników lotniczych wymieniono SO-1, SO-3, ASz-62IR i AI-14RA. Poza tym wspomniano o silnikach M-11 i GTD-350.

W dziale rakiet badawczych znajdują się opisy polskich rakiet meteorologicznych „Mcteor-1", „Meteor-2K", „Meteor-3" i PIHM „Rasko-2R".

Opisane również zostały polskie konstrukcje amatorskie. A więc samoloty: J-1 „Prząśniczka", J-2 „Polonez", „Piast", „Aerosport" i „Kukułka". Motoszybowiec: „Alto-Stratus". Mieśniolot: LP „Dedal-2". Silnik: „Saturn-500".

Dalsze ślady działalności polskich konstruktorów w świecie możemy znaleźć w innych rozdziałach.

Wśród konstrukcji budowanych w Indonezji znajdujemy polską licencyjną „Wilgę-32" (PZL-104 „Gelatik"). Zbudowano w Indonezji (do połowy 1973 r.) 56 samolotów, w tym 6 w wersji rolniczej. Pozostałe latają jako pasażerskie, sanitarne i aeroklubowe. Silniki Continental o mocy 225 lub 230 KM.

W Nowej Zelandii produkowane są seryjnie samoloty „Airtourer", „Airtrainer", CT-4 i „Aircruiser" CT-2. Są to konstrukcje (lub ich pochodne) Polaka, inż. Henryka Millicera. Samoloty te latają w wielu krajach świata.

W okresie od 1 lipca 1972 r. do 30 czerwca 1973 r. oblatano w świecie 85 nowych konstrukcji, w tym 3 polskie (krajowe).

Z innych ciekawostek warto odnotować wciąż nie pobity absolutny rekord długości lotu bez lądowania w linii prostej — 20 168,78 km ustanowiony w 1962 r. na samolocie odrzutowym B-52H oraz rekord wysokości (uzyskany po starcie z samolotu nosiciela) — 95 935,99 km, należący od 1962 r. do samolotu X-15A-3. Nie pobity jest jeszcze rekord odległości w linii prostej dla wodnosamolotów — 9 652 km ustanowiony w 1938 r. na samolocie Short „Mayo-Mercury". Rekordowa odległość w linii prostej przeleciana na śmigłowcu wynosi 3561,55 km (1966 r.; śmigłowiec OH-6A), zaś prędkość w linii prostej — 355,485 km/h (1970 r.; śmigłowiec S-67), a dla śmigłowców kombinowanych — 356.3 km/h (1961 r.: Ka-22 „Wintokryl").

Warto podkreślić, że we wstępie od redakcji będącym podsumowaniem rocznej działalności lotniczej na świecie znalazła się obszerna wzmianka o polskim przemyśle lotniczym i jego potencjale produkcyjnym. Przyjemnie jest stwierdzić, że polski przemysł lotniczy odgrywa coraz większą rolę w świecie. **(W)**

John W. R. Taylor z zespołem ● JANE'S ALL WORLD'S AIRCRAFT 1973—74. Sampson Low, Marston et Co. Londyn 1973, str. 810 + 90 nlb., cena 15 f. bryt.

PODRĘCZNIK DLA SKOCZKÓW

SŁOWA uznania należą się Wydawnictwom Komunikacji i Łączności za wydanie książki pod tytułem **„Szkolenie i wyczyn w spadochroniarstwie"**, jak również słowa pochwały trzeba przekazać zespołowi specjalizacji spadochronowej Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu, za inicjatywę w przełożeniu z języka rosyjskiego tak bardzo potrzebnego dla skoczków podręcznika.

Już na wstępie tłumacze zapowiadają, że autorami książki są wybitni radzieccy spadochroniarze, znakomici teoretycy i praktycy — mistrzowie sportu spadochronowego ZSRR, znani na całym świecie. Po takiej zapowiedzi czytelnik chciałby się dowiedzieć kim są owi autorzy. Oto ich nazwiska: D. T. Żornik, K. W. Łusznikow, G. B. Piasecka, R. A. Stasiewicz, P. A. Storczijenko i É. W. Tkaczenko. Tytuł książki: „Teoria i praktyka szkolenia spadochroniarzy" (Moskwa 1969).

Książka odresowana jest do czytelnika radzieckiego. Stąd też część zawartego materiału w niektórych rozdziałach wspomnianej pracy nie pokrywa się w pełni z normami i przepisami obowiązującymi w naszym kraju. Ale nie o to chodzi. Zapoznanie się bowiem z przyjętymi formami szkolenia, przepisami mającymi już wieloletnią tradycję, jak również samo przodownictwo radzieckiego sportu spadochronowego na świecie umożliwia przeprowadzenie czytelnikowi porównań i wyciągnięcie wniosków. Instruktorom natomiast pozwoli na przemyślenie wielu nurtujących ich problemów.

Do najwartosciowszych dla polskiego czytelnika należą cztery rozdziały książki (X, XI, XII, XIII). Swoją opinię formujemy na podstawie nielicznych materiałów, które ukazały się na ten temat w piśmiennictwie polskim.

W skokach na celność lądowania (rozdział X), obszernie wyłożono podstawy teorii sterowania spadochronem, sterowanie spadochronem o czaszy kwadratowej, sterowanie spadochronami szczelinowymi (T-2 s4, T-2 s 4M, T-4 s4, UT-2) jak również sterowanie czaszą spadochronu. Ponadto omówiono plan skoku, manewrowanie do bazy, sterowanie spadochronem z bazy w rejonie krzyża oraz atakowanie krzyża zależnie od warunków pogody. Zapoznano także czytelnika z przygotowaniem do skoków na celność lądowania, jak również skokami grupowymi.

W rozdziale XI autorzy przedstawili całokształt zagadnień związanych ze skokami z opóźnionym otwarciem spadochronu. W tym przypadku w sposób klarowny wyłożono zasady sterowania ciałem, oddzielania się od samolotu, spadania płaskiego, wykonywania figur akrobacji, treningu na ziemi, skoków akrobacyjnych i pokazowych (piramida, zejście i przekazywanie sztafety podczas spadania, krzyż, gwiazda, żmijka, kropla, skok z flagami, skok z trapezem).

W rozdziale XII opisano przygotowanie fizyczne spadochroniarzy. Na wstępie podano zasady ogólnej zaprawy fizycznej, a następnie specjalne przygotowanie skoczków. Rozdział XIII natomiast zawiera wskazówki dla początkujących instruktorów. W tym przypadku omówiono wymagania stawiane instruktorowi, podano wskazówki pedagogiczne, przedstawiono psychiczne przygotowanie spadochroniarza oraz cele i zadania przygotowania naziemnego.

Łącznie książka podzielona jest na 14 rozdziałów, a ponadto zawiera dodatki.

Jak już wspomniano na wstępie, pracę napisało 6 autorów. Stąd też poszczególne rozdziały różnią się od siebie poziomem wykładu jak i formułowaniem myśli. Niekiedy czytelnik odnosi wrażenie, iż czyta się instrukcję, a nie podręcznik. Tłumacze co prawda uczynili wiele, aby różnice te zmniejszyć, ale jednocześnie nie mogli za daleko odchodzić od treści oryginału książki.

Tłumacze książki zadali sobie wiele trudu, aby jak najwierniej przełożyć tekst rosyjski na język polski. Niekiedy jednak uprościli sobie pracę w przekładzie. Brak w całej pracy ujednolicenia nazewnictwa (szkoda, że nie zwrócili na to uwagi opiniodawcy) wprowadza u czytelnika różnego rodzaju wątpliwości. W jednym miejscu czytamy na temat spadania skoczka, a na innych kartach książki swobodnego spadania (czy używamy nazwy spadanie nieswobodne?).

W polskim spadochroniarstwie przyjęte zostały już takie nazwy jak: prędkość postępowa, wsteczna, prędkość hamowania, stateczniki czy szczeliny ciągu. Dlatego też można być zaniepokojonym takimi nazwami jak szczeliny napędzające (co!), klapy hamujące itp.

Ostatecznego ustalenia wymagają między innymi wszystkie te nazwy, które wiążą się z procesem składania, a nie jak piszą autorzy — układania spadochronu. Podobnego ustalenia wymaga także karabińczyk.

W okresie kiedy zaczął się rozwijać w naszym kraju masowo sport spadochronowy, jeden z jego współtwórców inż. Stanisław Mazurek wydał bardzo pożyteczną książkę „Spadochron, jego budowa i zastosowanie" (Warszawa 1936). Otóż w książce tej autor rozróżnia karabinki zwykłe i specjalne, nazywane przez tłumaczy karabińczykami. Natomiast cały proces określany przez tłumaczy układaniem nazwany został tamże składaniem. Wypada dodać, że nazewnictwo to przyjęte zostało przez ówczesny przemysł spadochronowy, jak również instrukcje spadochronowe w sporcie i w wojsku.

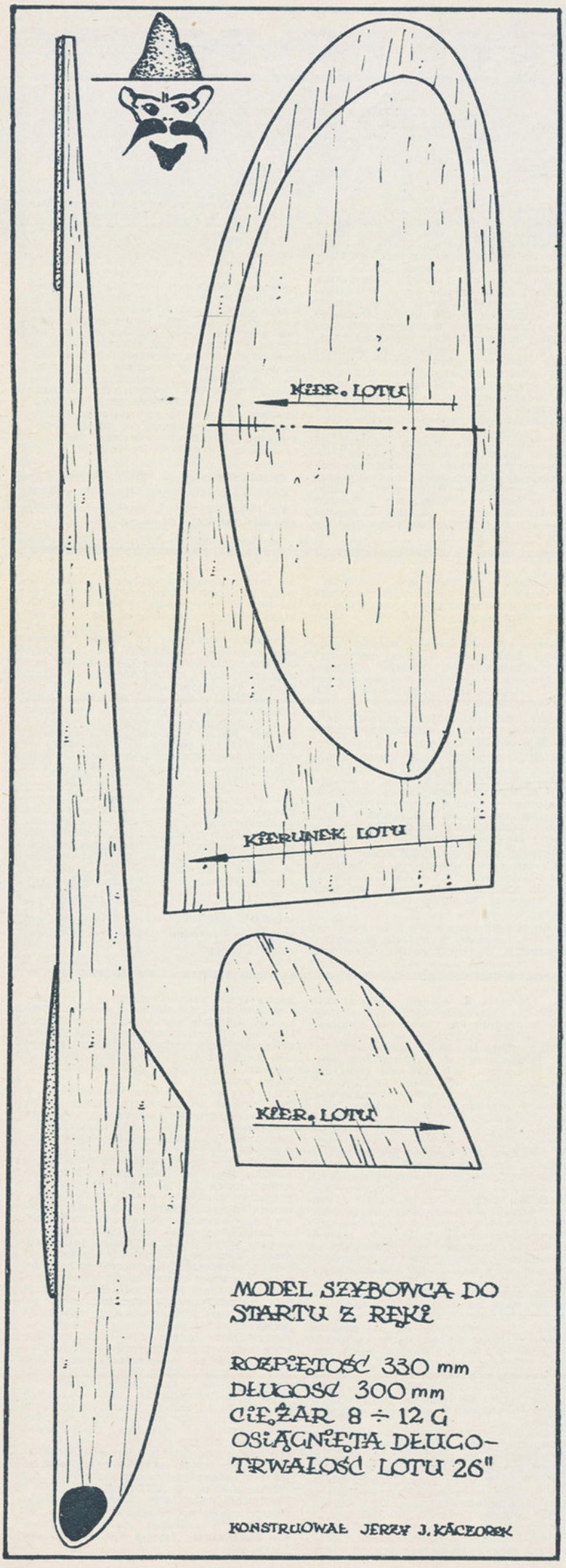
Oczywiście można było tutaj wymieniać wiele jeszcze nieporadności językowych takich jak eksploatacja (użytkowanie), siedzenie (fotele, ławki itp.), tankowanie paliwa (napełnianie), zamek wyczepny, taśma pasowa, wąż osłaniający itp. Trzeba jednak przyznać, że tłumacze wprowadzili wiele prawidłowych określeń oraz nazw i za to należą się im słowa uznania.

Okładkę projektował Jarosław Jasiński. Szkoda, że czasze na okładce nie przypominają spadochronów wyczynowych. **(m)**

Praca zbiorowa ● SZKOLENIE I WYCZYN W SPADOCHRONIARSTWIE, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1973, str. 404, cena 45 zł (z rosyjskiego przełożyli: dr Stanisław Maksymowicz, Ryszard Kuś, inż. Bogusław Piąmowski).

MODEL SZYBOWCA DO STARTU W SALI I NA BOISKU

TYM RAZEM COŚ DLA NAJMŁODSZYCH

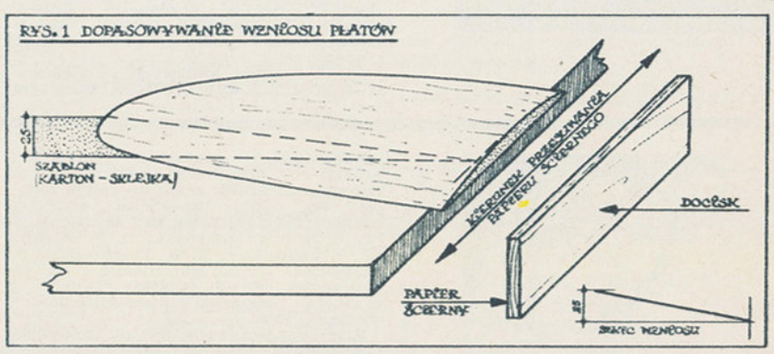


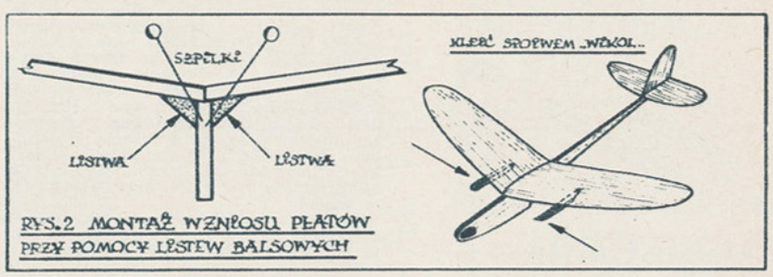
MODELEM, którego budowa wypełni przez trzy godziny zimowy wieczór, jest szybowiec „Festus", małych rozmiarów, przeznaczony do startu z ręki, a właściwie do rzutu ręką, tak w pomieszczeniach zamkniętych jak i w wolnym powietrzu. „Festus" jest modelem wykonanym z deseczek balsowych o grubości 1 i 3 mm. Wymiary modelu odpowiadają normom MODELI HALOWYCH MAŁYCH FORM. Można więc modelem startować w zawodach tak w sali jak i na boisku szkolnym (startując pięć razy). Dwa najlepsze loty sumujemy do wyników konkursowych. Rzucając model na boisku szkolnym, osiągnąłem najdłuższy czas lotu 26 s. Przy lżejszym wykonaniu płatowca i rozpracowaniu techniki wyrzutu — wynik może wzrosnąć. Opis wykonania ograniczę do podania toku pracy w punktach, ilustrowanych rysunkami pomocniczymi:

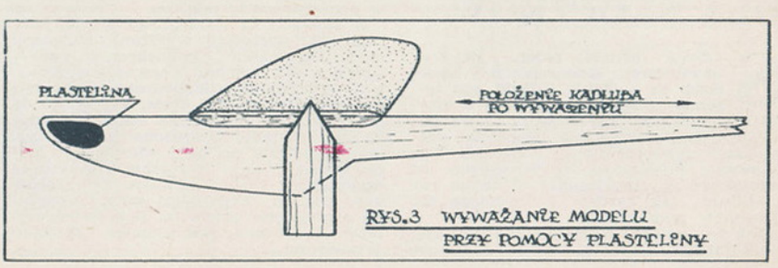
1. Wykonać szablony z kartonu (blok techniczny) i wyciąć dokładnie nożyczkami.
2. Nanieść na balsę wszystkie elementy składowe modelu.
3. Wyciąć nożem stateczniki (balsa 1 mm), piłeczką włośnicową, płaty i kadłub (balsa 3 mm).
4. Oczyścić papierem ściernym krawędzie wyciętych elementów.
5. Wykonać profil na skrzydłach, posługując się bardzo ostrym nożem i papierem ściernym. Końcówka skrzydła ma obrys eliptyczny — pamiętać musimy o stopniowym ścienianiu profilu.
6. Stateczniki czyścimy drobnym papierem, tak, aby krawędzie były zaokrąglone.
7. Kadłub czyścimy papierem ściernym i w oznaczonym miejscu montujemy płaty, których wznios wynosi 25 mm. Jak wykonać wzniosy i zamontować płaty na kadłubie, pokazują rysunki 1 i 2.
8. Wyważanie modelu — plasteliną. Model podpieramy w 60% cięciwy i sprawdzamy czy nos lub ogon modelu nie jest za ciężki (rys. 3).
9. Start modelu rozpoczynamy od rzutu pokazującego jaki jest lot ślizgowy. Aby model wykonał dłuższy lot, należy ustalić krążenie i pod kątem 20° do 40° wyrzucać go płynnym, silnym ruchem.

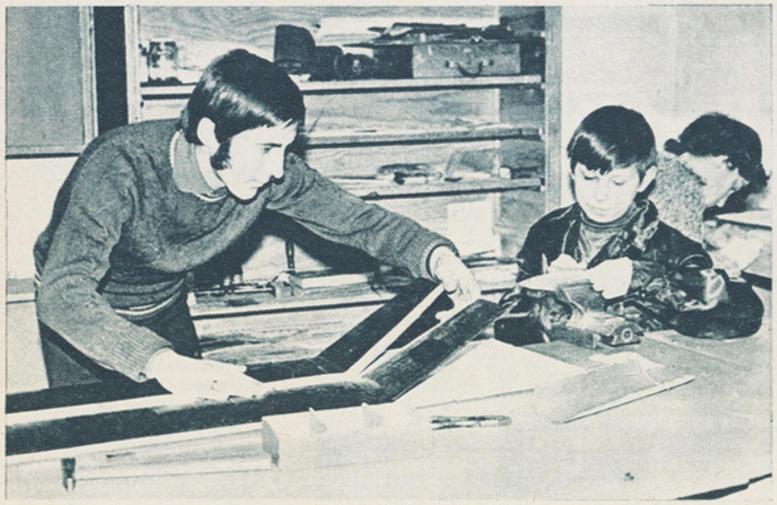
Życząc udanych startów, pragnę przypomnieć wykonawcom o precyzji wykonania — gwarancji sukcesu w pracy nad modelem i jego lotami.

JERZY KACZOREK









Z fachowej pomocy Jerzego Drozda skorzystało już wielu młodych modelarzy.

MODELARZE Z AEROKLUBU POMORSKIEGO

PRZED SEZONEM

OD DWÓCH LAT modelarze Aeroklubu Pomorskiego znajdują się w ścisłej czołówce krajowej. Przypomnijmy, że w 1972 r. zdobyli na mistrzostwach Polski cztery złote i siedem srebrnych medali oraz pierwsze miejsce w klasyfikacji klubowej. Przed rokiem toruńscy modelarze wywalczyli pięć tytułów mistrzowskich i tyleż wicemistrzowskich, a zespołowo uplasowali się na drugim miejscu. Do finałów mistrzostw Polski zakwalifikowało się ogółem 31 zawodników, w tym aż 25 z grupy rakietowej.

Dopełnieniem obrazu osiągnięć sześćdziesięcioosobowej sekcji wyczynowej są dwa srebrne medale, zdobyte w międzynarodowych zawodach rakietowych w Bułgarii (przez Z. Maliszewskiego) i start czterech toruńczyków w podobnej imprezie w Dubnicy (Czechosłowacja). Dodać trzeba, że w ubiegłym roku modelarze Aeroklubu Pomorskiego zdobyli 3 złote odznaki, 7 srebrnych i 10 brązowych.

Takie sukcesy zobowiązują, dlatego też czołówka modelarzy pilnie przygotowuje się do nadchodzącego sezonu. Trzeba bronić zdobytych pozycji i zrobić wszystko, by wypaść jak najlepiej w najważniejszych zawodach. W Toruniu rozegrane zostaną mistrzostwa Polski modeli kosmicznych. Czy modelarze Aeroklubu Pomorskiego wykorzystają — używając terminologii piłkarskiej — atut własnego boiska? Zobaczymy.

Trzeba jednak dodać, że toruńczyków czekają o wiele poważniejsze próby. Lech Podgórski przygotowuje się do kolejnych mistrzostw świata. Wystąpi on z nowym modelem samolotu, nad którym obecnie pracuje. Aż pięciu członków grupy rakietowej — H. Meller, R. Wróblewski, Zb. Majchrzak, S. Witkowski i Z. Franckiewicz — zakwalifikowali się do kadry przygotowującej się do mistrzostw Europy w Dubnicy.

Gdy o sezonie mowa, należy wspomnieć także o innym ważnym przedsięwzięciu. Wczesną wiosną rozpoczęte zostaną prace przy budowie toru modelarskiego. Przeważająca część robót wykonana zostanie w czynie społecznym. Na walnym zgromadzeniu sprawozdawczo-wyborczym członkowie grupy modeli na uwięzi zadeklarowali 500 godzin pracy przy budowie tego obiektu. Z pomocą pośpieszą również członkowie innych sekcji.

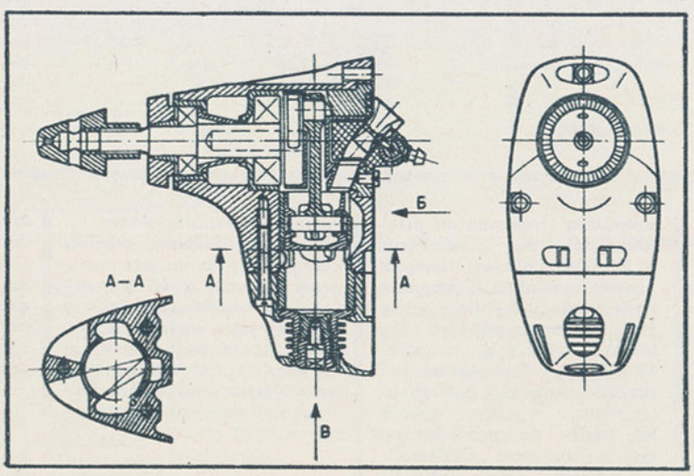
I jeszcze kilka słów o ośrodku modelarskim. Pracuje on w trudnych warunkach, a mimo to na zajęcia uczęszcza regularnie kilkudziesięciu młodych adeptów modelarstwa. Istnieje szansa rozbudowy ośrodka i lepszego wyposażenia pracowni w potrzebne narzędzia.

BOLESŁAW OTRĘBA

MODELARSTWO ZA GRANICĄ

SILNIK „MONOLIT"

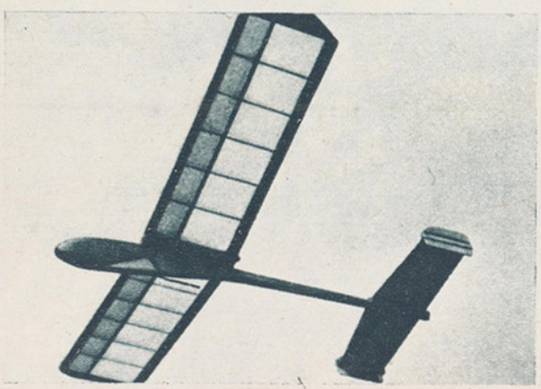
Przy budowie modeli redukcyjno-latających poważny kłopot sprawia właściwe oprofilowanie silnika, tak aby jednocześnie był on upodobniony do prawdziwego zespołu napędowego. Szczególnie ważne to jest przy modelach samolotów sportowych z silnikiem wiszącym. Modelarze radzieccy zbudowali taki właśnie silnik o pojemności 2,47 cm³. Obok podano rysunek przekroju podłużnego, na którym widoczne są oryginalne kształty i system chłodzenia. Konstruktorami silnika „Monolit" są dwaj modelarze z Kijowa bracia W. i A. Samojlenko. Masa silnika bez śmigła wynosi 200 g, średnica cylindra 15 mm, a skok tłoka 14 mm.

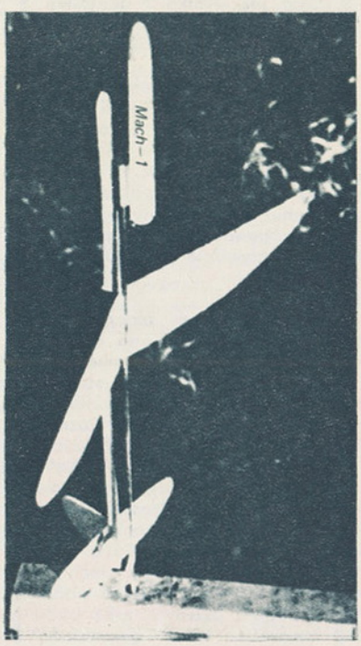


SZYBOWIEC SZKOLNY I SAMOLOT RAKIETOWY

Do najbardziej poszukiwanych na świecie należą dobre modele szkolne. Dobre, to znaczy możliwie łatwe do budowy i odznaczające się poprawnymi właściwościami lotnymi, a także — co ważne — niskimi kosztami.

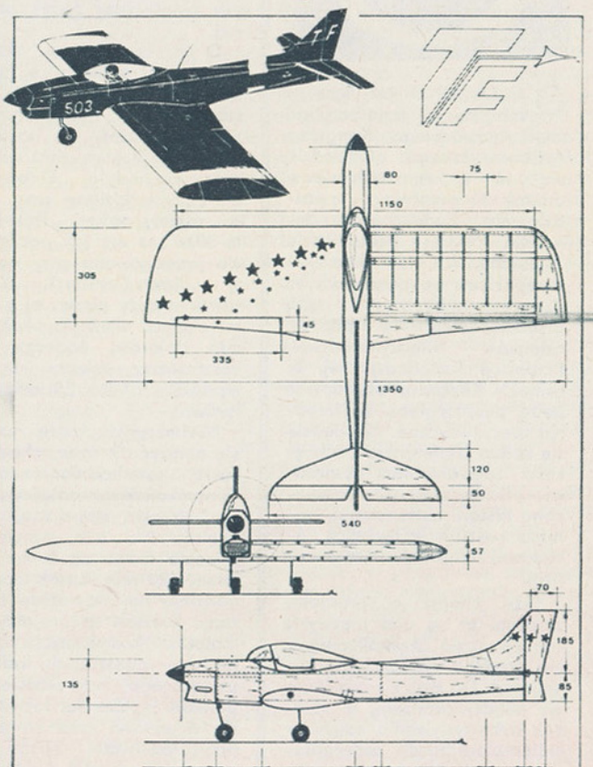
Niżej: Model francuski tej kategorii. Rozpiętość modelu 690 mm. Konstrukcja balsowa. Obok natomiast pokazano mały samolot rakietowy (dawna nazwa rakietoplan) z miniaturowym silnikiem niedawno wprowadzonym w USA do produkcji seryjnej. Rozpiętość skrzydeł 320 mm. Jednym słowem, jest to model szybowca do startu z ręki, który zaopatrzono w odrzucany silnik. Czas lotu średnio 90 s.





RADIOMODEL Z ZESTAWU

W serii modeli produkowanych w USA ukazał się nowy zestaw materiałowy radiomodelu akrobacyjnego. Model stylizowany jest nieco na maszynę bojową, ma stosunkowo niewielką rozpiętość skrzydeł i gruby, symetryczny profil skrzydeł. Konstrukcja balsowa. Silnik klasy Super Tigre-G-60 lub podobny o pojemności skokowej od 5 do 10 cm³. Z silnikiem większej pojemności model bardziej nadaje się do lotów zawodniczych. Podwozie stałe, trójkołowe, z kołem przednim. Zamieszczony poniżej plan informuje o konstrukcji modelu i jego podstawowych rozmiarach. Oczywiście, model nie jest przeznaczony dla mistrzów radiomodelarstwa, a dla średniozaawansowanych modelarzy.



WNIOSKI RACJONALIZATORSKIE

URZĄDZENIE TŁUMIĄCE HAŁAS

RACJONALIZATORZY z rzeszowskiej WSK, zakładu produkującego silniki lotnicze, zawsze coś mają do upowszechnienia w przemyśle maszynowym.

Ten kto ma okazję z bliska przysłuchać się pracującym silnikom lotniczym dobrze wie, że już wkrótce jego uszy po prostu odmawiają posłuszeństwa.

A co mają robić ludzie, którzy obsługują hamownie wytwórni lotniczej?

Tradycyjne nauszniki nie spełniają tego zadania. Nie ma też takich urządzeń, które by w dużym stopniu tłumiły hałas.

Konstruktorzy z działu TT-2 WSK postanowili temu zaradzić, przynajmniej w pewnym stopniu. Postanowili zająć się zakładową hamownią. Tu źródłem hałasu są stanowiska do badań zespołów przepływowych, z których sprężone powietrze wydostaje się do atmosfery bez tłumienia. Cała trudność polega na tym, że trzeba było opracować urządzenie tłumiące, ale jednocześnie nie powodujące strat mocy.

Zespół konstruktorów rzeszowskiej WSK opracował wstępne rozwiązanie, na podstawie którego zbudowano tłumik, a następnie zainstalowano go na stanowisku do badania aparatów kierujących. Okazało się, że wysiłki konstruktorów nie były pozbawione podstaw — zredukowano hałas na zewnątrz hamowni o około 10 proc.

Wprawdzie gabaryty tłumika nie grzeszą małymi rozmiarami, ale z uwagi na ich stacjonarne przeznaczenie nie stanowią zasadniczej przeszkody w jego dalszym udoskonalaniu i stosowaniu. Ważny jest natomiast niski koszt materiału i wykonania, zastosowano tu bowiem zwykłe... blachy. Istota wynalazku polega na dyfuzyjnym rozprężeniu sprężonego powietrza, a tym samym na zmniejszeniu prędkości przepływu.

Drugim ciekawym rozwiązaniem jest likwidacja drgań tzw. biaksów. Dwaj racjonalizatorzy WSK mgr inż. Adolf Kulasa i inż. Józef Janicki zaproponowali wyeliminowanie łożysk tocznych, a zastąpienie ich łożyskami powietrznymi. Konstrukcja jest w zasadzie prosta — wytworzona poduszka powietrzna pomiędzy wirnikiem, a obudową i pomiędzy wałkiem napędowym, a obudową, stanowi samoczynny amortyzator drgań.

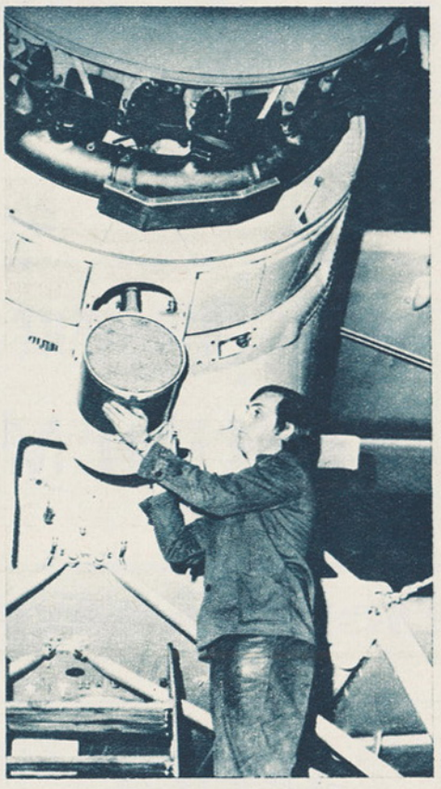
Tego rodzaju rozwiązanie jest nowością techniczną, nie tylko w naszym przedsiębiorstwie ale i w Polsce.

We własnym zakresie wnioskodawcy wykonali dokumentację techniczną i mimo iż wstępne obliczenia kosztów okazały się dosyć wysokie, przystąpiono do wykonania prototypu. Kiedy wreszcie włączono prototyp do sieci powietrznej, zaczął on pracować bez drgań. Sprawdziły się więc założenia konstrukcyjne projektantów!

Obecnie, kiedy już w praktyce potwierdziły się zalety poduszki powietrznej, konstruktorzy dopracowują usprawnienia turbinki napędowej w celu zwiększenia mocy biaksów. Tak zmieniona konstrukcja, po wykonaniu w metalu, ponownie poddana zostanie próbom.

ZYGMUNT KLATKA

Jak tradycja nakazuje



Zdjęcie: W. Parkosz

ZENON Przywara (na zdjęciu) należy do najmłodszych monterów w wydziale. I chociaż ma zaledwie 23 lata, w tym blisko trzy lata przepracowane w tym ciekawym zawodzie, to jednak już dał się poznać z tej najlepszej strony. Zdobył sobie opinię pracowitego, zdyscyplinowanego i dobrze zapowiadającego się fachowca. Montuje osłony silnika do „Antków" w sposób nie budzący żadnych zastrzeżeń i w niejednym już dorównuje starszym, np. osiąga 107—108 procent normy i nie wypuszcza braków.

Jak trafił do przemysłu lotniczego?

— Tak tradycja rodzinna chciała. Ojciec, Stanisław, długoletni pracownik wytwórni, rozbudził we mnie zamiłowanie do samolotów. Poszedłem też w jego ślady i obecnie ja buduję samoloty, a on bierze udział w ich przekazaniu odbiorcom. Każdy z nas ma swoją część w wykonaniu i sprzedaży „Antków". I to jeszcze nie koniec, gdyż siostra, Henryka i jej mąż, Jan, Rębiszowie (on absolwent Politechniki Krakowskiej), także pracują w naszej „Delcie".

Zenon dodaje jeszcze:

— Jestem w pełni zadowolony, że mam dobrą i ciekawą pracę, ale to zadowolenie nie ogranicza się jedynie do samej działalności zawodowej. Umożliwiono mi w Mielcu studia zaoczne i aktualnie jestem już na drugim roku Politechniki Krakowskiej. Pracuję w doskonałej wprost atmosferze i prócz tego uczę się na wyższej uczelni. Czy można więc nie być ukontentowanym?

R. N.

CO NOWEGO W ASTRONAUTYCE?

OGŁOSZONO już datę i miejsce tegorocznego międzynarodowego Kongresu Astronautycznego. Odbędzie się on w Amsterdamie w dniach 30 września — 5 października. Podstawowym tematem kongresu będą stacje kosmiczne, ich stan aktualny i perspektywy na przyszłość. W Kongresie uczestniczyć będą przedstawiciele 55 państw, członków Międzynarodowej Federacji Astronautycznej. W ramach Kongresu obradować będą poszczególne konferencje specjalistyczne. Odbędzie się zatem konferencja poświęcona zagadnieniom oświatowym, liczne sympozja poświęcone historii astronautyki, obniżce kosztów w technice rakietowej i zagadnieniom prawnym.

Gdy chodzi o problemy prawne, to są one niezwykle jak na razie skomplikowane. Na przykład meteorologia kosmiczna. Do dziś nie ma umowy międzynarodowej w sprawie wykorzystywania satelitów meteorologicznych. Szczegółowo sprawę tę porusza mgr Jerzy Gospodarek w 6 numerze czasopisma „Astronautyka" (z roku 1973), nie ma zatem potrzeby powtarzania całości, warto jedynie wspomnieć, że mimo iż już uchwalono w łonie ONZ odpowiednie rezolucje, układ nie przybrał jeszcze ostatecznej formy prawnej.

O obniżkę kosztów walczy się również w technice rakietowej. Planowany na przykład start satelity nawigacyjnego „Aerosat", który ma nastąpić w roku 1977 jako efekt współpracy zachodniej Europy z USA, przewidziano przy użyciu rakiety nośnej „Thor-Delta-3914", a nie jak początkowo proponowano przy pomocy „Atlas-Centaur". Koszt startu rakiety pierwszej z wymienionych wyniesie około 11 mln dolarów, podczas gdy koszt startu rakiety drugiej wyniósłby blisko 23 mln dolarów.

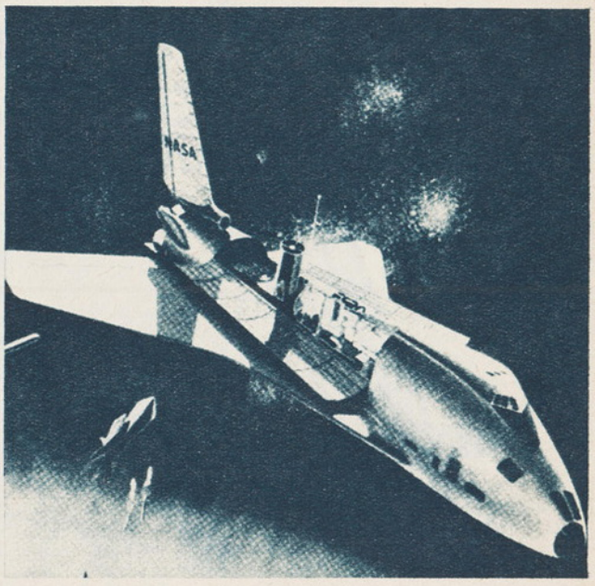
Nie wszystkie koszty udaje się obniżyć. O ile w roku 1972 koszt zachodnioniemiecko-amerykańskiego satelity „Helios" (sonda słoneczna) miał wynieść 270 mln marek, to obecnie mówi się o co najmniej 420 mln marek. Jedyną nadzieją na prawdziwe obniżenie kosztów są projekty samolotów kosmicznych, zdolnych po umieszczeniu ładunku użytecznego na orbicie do powrotu na Ziemię. Jak na razie w pełnym toku są prace przygotowawcze. NASA zawarła odpowiedni kontrakt z wytwórnią Grumman na przeróbkę samolotu „Gulfstream — 2" (dwusilnikowy samolot bliskiej komunikacji) jako maszyny treningowej dla pilotów stopnia pierwszego, czyli „Orbitera", wielkiego samolotu kosmicznego. Samolot ma być przystosowany dla potrzeb astronautów w ciągu dwóch lat. Będzie on zatem latającym symulatorem „Orbitera".

Czytelnicy niech wybaczą, ale jeszcze raz o kosztach. Otóż jak wynika z doniesień agencyjnych francuski przemysł kosmiczny i lotniczy rozpatruje sprawę zakupu w USA licencji na rakietę nośną „Convair-Atlas". Chodzi o to, że projektowana rakieta francuska L3S może w ostatecznej kalkulacji być za droga na zachodnioeuropejskie kieszenie, podczas gdy gotowy i wypróbowany „Atlas" mógłby, ale oczywiście nie musi, być tańszy.

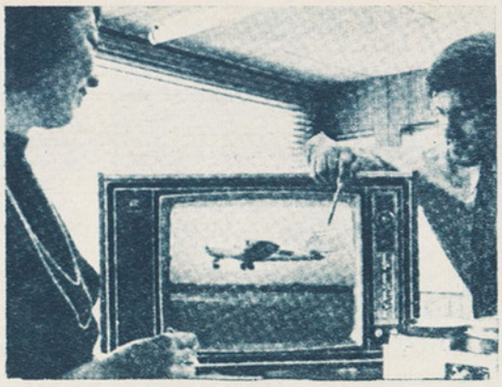
W pierwszym tegorocznym numerze radzieckiego miesięcznika „Awiacja i kosmonawtika" inż. L. Nikibow opisuje szczegółowo system zunifikowanego łącza statków kosmicznych radzieckiego „Sojuza" i amerykańskiego „Apollo". Wyjaśnia przy tym, że poszczególne łącza zostały opracowane i zbudowane w danym kraju w oparciu o własne doświadczenia i technologię przy zachowaniu parametrów i pewnych tylko podzespołów, które gwarantują wzajemne współdziałania łączy. Mimo pozornej prostoty całego urządzenia, jest ono w gruncie rzeczy dość skomplikowane. Chodzi przecież o nie byle jakie doświadczenie, które zapoczątkuje współpracę międzynarodową. Do najważniejszych problemów, które musieli rozwiązać konstruktorzy z obu państw, należał dobór właściwych materiałów i niezawodność całego systemu. Dotychczasowe osiągnięcia kosmiczne ZSRR i USA pozwalają na stwierdzenie, że i sprawa łączy zostanie uwieńczona sukcesem.

P. E.

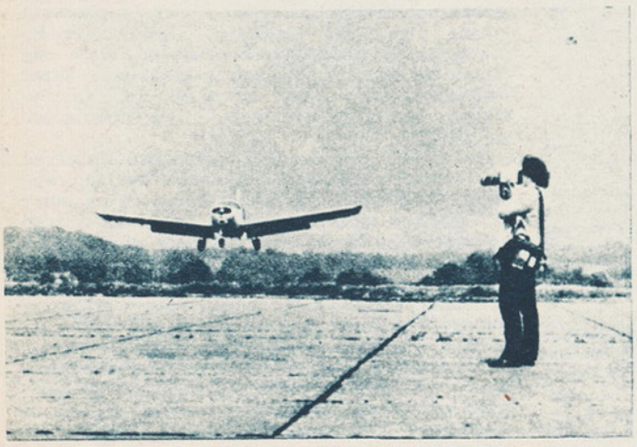
Rysunek — wizja planowanego samolotu kosmicznego „Spacelab", który ma być zbudowany przez zachodnioeuropejską organizację badań kosmicznych przy współpracy USA. Umowę między ESRO i NASA podpisano w roku ubiegłym. A pierwszy start? Być może nastąpi w 1980 roku.



Rakietą po świecie



TELEWIZJA W NAUCE PILOTAŻU

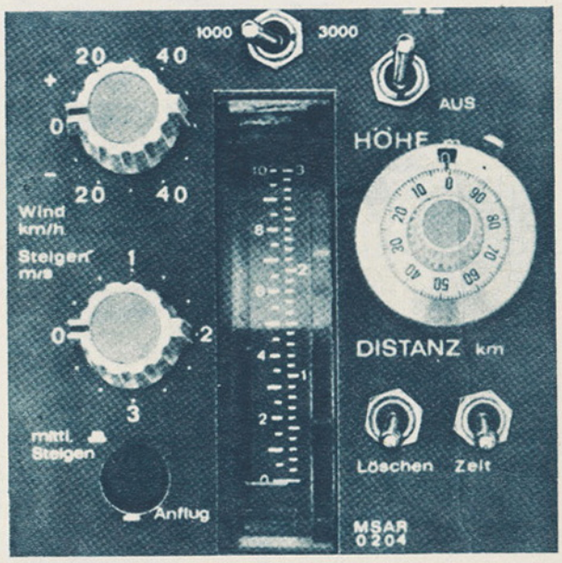


Rozpowszechnienie się magnetowidów przenośnych (również w Polsce rozpoczęto produkcję seryjną tych urządzeń) zwróciło na nie uwagę instruktorów lotniczych. Teraz każdy start i lądowanie ucznia są utrwalane na taśmie lub płycie magnetowidu kasetowego, a następnie odtwarzane na ekranie telewizora przy omawianiu błędów pilotażowych. Dzięki temu przyspiesza się szkolenie.

MINI-KOMPUTER SZYBOWCOWY

MSAR-0204, to pokładowy mini-komputer szybowcowy z NRF do obliczeń dolotowych w oparciu o średnie wartości wznoszeń, prędkości wiatru oraz wysokości lotu. Ma on wbudowany stoper elektroniczny o zakresie do 1 500 s.

Jest to komputer analogowy zbudowany w oparciu o układy scalone i tranzystory polowe. Pobór prądu jest minimalny — 12V/20 mA. Zakres temperatury roboczej: od —15°C do +70°. Płyta czołowa ma wymiary 86 × 80 mm, długość przyrządu — 100 mm. Masa — 1 kg. Komputer jest programowany każdorazowo dla konkretnego typu szybowca (w oparciu o jego biegunową).



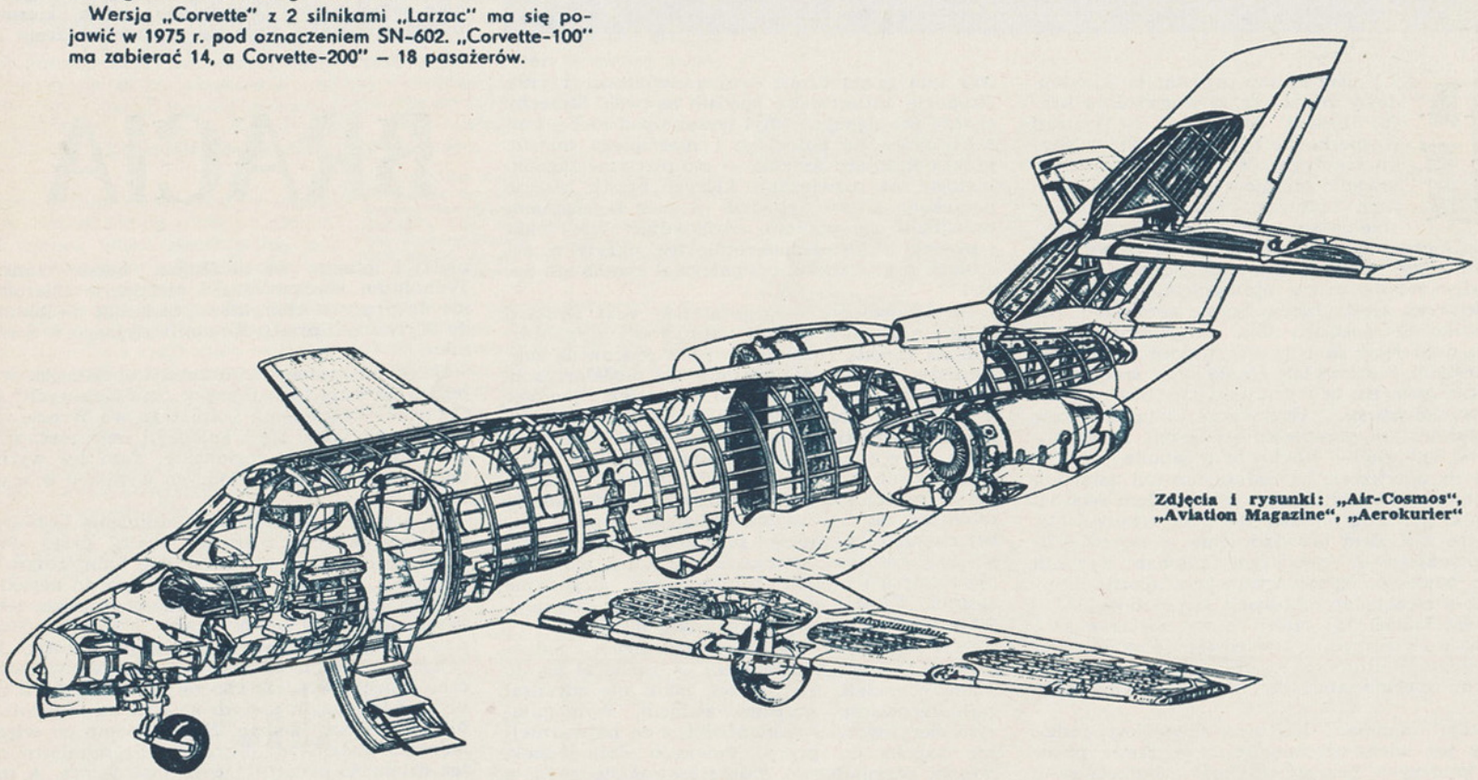
MAŁY SAMOLOT PASAŻERSKI

Przekrój perspektywiczny przedstawia seryjną wersję francuskiego samolotu pasażerskiego i dyspozycyjnego SN-601 „Corvette". Prototyp SN-600 był oblatany 16.VII.1970 r. Pierwszy samolot SN-601 oblatano 20.XII.1972 r. Dostawy od 1974 r.

Samolot z 2 odrzutowymi silnikami dwuprzepływowymi JT-15D-4 o ciągu 1 050 kG każdy zabiera 6–12 pasażerów i 1–2 członków załogi.

Rozpiętość – 12,8 m, długość – 13,83 m, wysokość – 4,23 m. Masa własna – 3 492 kg, masa całkowita max. – 6 100 kg. Prędkość przelotowa max. (9 000 m) – 800 km/h, prędkość ekonomiczna (11 000 m) – 630 km/h, prędkość min. – 148 km/h, wznoszenie – 914 m/min, pułap roboczy – 12 500 m, zasięg – 1 645 do 2 690 km, rozbieg – 675 m, dobieg – 690 m.

Wersja „Corvette" z 2 silnikami „Larzac" ma się pojawić w 1975 r. pod oznaczeniem SN-602. „Corvette-100" ma zabierać 14, a Corvette-200" – 18 pasażerów.



Zdjęcia i rysunki: „Air-Cosmos", „Aviation Magazine", „Aerokurier"

BRACIA

GDY cała Polska przystąpiła do odbudowy zniszczeń po wyzwoleniu kraju, bracia Stanisław i Ryszard Kasperkowie byli chłopcami w wieku szkolnym. Wcześniejsze zainteresowanie lataniem rozbudziła w nich Liga Lotnicza, masowa organizacja zrzeszająca ponad milion członków. Dzięki niej ukończyli szkolenie szybowcowe. Byli dumni z pierwszego kroku jaki uczynili w lotnictwie. Wtedy to z uprawnieniami pilotów przekroczyli z satysfakcją bramę aeroklubu. Ale nie tylko. Od tamtego dnia, nieprzerwanie po dzień dzisiejszy, są jego aktywnymi członkami.

Aeroklub, romantyka latania oraz środowisko lotnicze sprawiły, że wyrośli na mistrzów w sporcie samolotowym. Oczywiście niemałą rolę odegrał w tym przypadku ich zapał, zaangażowanie, wytrwałość, umiłowanie latania.

Od najmłodszych lat zafascynowani lataniem nieustannie pracowali nad rozwijaniem własnej techniki pilotażu, nie szczędzili też wysiłku, aby zdobyte z trudem doświadczenie w tej dziedzinie przekazywać młodszym pilotom. Uczynili także wiele dla spopularyzowania sportu lotniczego, a szczególnie akrobacji samolotowej.

Kasperkowie to piloci klasy mistrzowskiej. Można o nich również powiedzieć, że są dobrymi organizatorami, instruktorami, działaczami, technikami, sportowcami. Ba, niezrównanymi kolegami.

Latają wspaniale. Ich brawurowe loty podziwiały już wielotysięczne tłumy w czasie pokazów lotniczych. Szczególne uznanie budziła zawsze tzw. akrobacja lustrzana. Wypracowali bowiem własny, oryginalny styl latania, styl, który przekonuje nawet laika, iż wśród najlepszych stosunkowo łatwo odróżnić mistrzów.

Lata chłopięce Staszka były powszednie i pozbawione niezwykłych przygód. Urodził się trzy lata przed drugą wojną światową i całą okupację hitlerowską spędził na wsi. Strzechy chałup nie sięgające zbyt wysoko pod niebo, szosa wiodąca do dalekiego i nieznanego miasta, ptaki odlatujące jesienią — oto pierwsze zagadki życiowe, na rozwiązanie których musiał jeszcze poczekać. Często chodził w pole i godzinami przyglądał się ptakom obserwując ich lekki i płynny lot. Niejednokrotnie też, ukryty w zaroślach lub w zbożu, podpatrywał sposób ich życia.

Po wyzwoleniu — jego starszy brat Ryszard zajął się budową modeli latających i zorganizował na terenie rodzinnej wioski pracownię modelarstwa lotniczego. Wkrótce też modelarnia ta skupiła pełną entuzjazmu młodzież, tworząc w niedługim czasie dość silną grupę lotniczą. Młodzież wioski Niemce w powiecie lubartowskim, bo o niej właśnie mowa, stała się znana w Zarządzie Okręgowym Ligi Lotniczej w Lublinie ze swoich sympatii lotniczych. Podziwiano tę młodzież, między innymi i dlatego, gdyż w starej chałupie, w której przedtem mieściła się wiejska karczma, stworzyła z niczego modelarnię lotniczą i umiała zorganizować atrakcyjne zajęcia. Właśnie dzięki tym zajęciom oddziaływała wychowawczo na pozostałą młodzież.

Brat Staszka — kierujący modelarnią i jednocześnie będący instruktorem — zachęcał go do budowy modeli. Ale Staszek jakoś nie zdradzał zainteresowania majsterkowaniem, wymagającym cierpliwości i dokładności, a co najważniejsze zapału do pracy. Pewnego dnia jednak, zresztą przypadkowo, zainteresował się audycją w Polskim Radio. Tematem jej były opowieści o walkach polskich pilotów myśliwskich w minionej wojnie. Pod wrażeniem właśnie tej audycji — jak mi później opowiadał — zapalił się do budowy modeli latających.

Wkrótce też okazało się, iż nie był to zapał krótkotrwały, a co najważniejsze zapał bez pokrycia. Ryszard widząc u brata nagły wzrost zaciekawienia lotnictwem, postanowił pokierować umiejętnościami modelarskimi Staszka. Zajęcia w modelarni pochłonęły go tak dalece, że nawet w okresie kiedy uczęszczał do Liceum Mechanicznego im. Syroczyńskiego w Lublinie — z niemniejszą energią budował modele latające.

W roku pięćdziesiątym, startując w Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających dla Juniorów w Poznaniu, zajmuje trzecie miejsce w kategorii szybowców. „Był to nie tylko mój sukces — stwierdził — ale sukces mojego instruktora i całej modelarni, w której nauczyłem się modelarstwa". Mimo iż codziennie dojeżdża do Lublina, odległego o osiemnaście kilometrów, pomaga bratu w rozwoju modelarni lotniczej w Niemcach.

Mając piętnaście lat Stanisław Kasperek wyjeżdża do Strzebielina, gdzie kończy z pierwszą lokatą podstawowe szkolenie szybowcowe. Po przybyciu do Aeroklubu Lubelskiego staje się członkiem sekcji szybowcowej, kierowanej przez instruktora Zbigniewa Bochyńskiego. On to wkrótce poznał w nim dobrze zapowiadającego się pilota.

Co prawda pierwszy lot Stanisława Kasperka na szybowcu szkolnym z pełnego wyciągu wywołuje komentarze, a wśród zebranych na lotnisku sekundy grozy i niepokoju, to jednak wszystko kończy się szczęśliwie. Otóż gdy pilot znalazł się na wysokości około dwustu pięćdziesięciu metrów, nagle szybowiec zwalił się w korkociąg. Stanisław Kasperek był wtedy więcej niż przytomny. Wysłużony „Esgeg" zdążył wykonać jedynie pół zwitki korkociągu, po czym został wyprowadzony z tej niebezpiecznej dla nowicjusza figury. Ta pewnego rodzaju prezentacja umiejętności zdobytych przez pilota w szkole szybowcowej różnie była komentowana na lotnisku w Świdniku. Instruktor był tym razem zadowolony z przytomności młodego szybownika.

Lotnictwo zawładnęło Staszkiem Kasperkiem na dobre. Wkrótce zdobywa Srebrną Odznakę Szybowcową. Wykonuje też wiele lotów termicznych. Razem z innymi pracuje przy wykończeniu hangaru, jak również wykonaniu przed nim betonowej płyty, bowiem Aeroklub Lubelski przeniósł się ze Świdnika na lotnisko Radawiec. Obiekt ten należało nie tylko odbudować, ale doprowadzić do stanu używalności. Właśnie ten okres pionierski na nowym lotnisku — gdzie liczyły się przede wszystkim ręce do pracy — wspomina z sentymentem mistrz akrobacji samolotowej.

„Szybownictwo to dla mnie dopiero początek latania" — zadecydował Staszek któregoś dnia. Żądny latania składa prośbę o przyjęcie na szkolenie samolotowe. Upragniona zgoda kierownictwa aeroklubu staje się nowym bodźcem do nauki i latania. W niedługim czasie kończy Technikum Mechaniczne i otrzymuje skierowanie do pracy w charakterze technika mechanika do Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku.

Dzięki staraniom Aeroklubu Lubelskiego, wyjeżdża na kurs instruktorów samolotowych do Centrum Wyszkolenia Lotniczego we Wrocławiu. Tam zaprzyjaźnił się z kolegami reprezentującymi inne aerokluby regionalne. Tam też wyróżniono go za uzyskanie dobrych wyników w szkoleniu.

Po powrocie z Centrum Wyszkolenia Lotniczego, które ukończył z drugą lokatą, przez dwa miesiące pracował w Aeroklubie Fabrycznym w Świdniku, po czym przeniesiono go do aeroklubu macierzystego. Młody instruktor, pełen temperamentu, rwał się do pracy i latania. Mógł imponować swoją aktywnością na lotnisku lubelskim. O intensywności jego latania w owym czasie niech świadczy choćby fakt, iż tylko w roku pięćdziesiątym piątym wylatał na samolotach blisko sześćset godzin. Nie wiadomo co więcej należało podziwiać: pracowitość, entuzjazm czy też dzielność początkującego instruktora. A może wszystko razem?

A pasja akrobacji? Pasja która opanowała i zaprowadziła go na podium zwycięzców, gdzie otrzymywał gratulacje i tytuły mistrzowskie?

Kilka tygodni po ukończeniu podstawowego szkolenia szybowcowego po raz pierwszy miał

KASPERKOWIE

okazję zobaczyć popis akrobacji lotniczej. Obserwując samolot tańczący na tle nieba dostał wypieków na twarzy, przeżywał każdą figurę, aczkolwiek żadnej z nich nie znał, odczuwał ogromną radość i miał chęć zakosztowania w przyszłości podobnych wrażeń. Rok później był już z siebie dumny, bowiem wykonał pierwsze figury akrobacji podstawowej na szybowcu „Mucha". Na figury te złożyły się: pętla, korkociąg i przewrót. Pierwsze zaś figury akrobacji na samolocie, początkowo trochę nieudolnie, wykręcił w okresie szkolenia samolotowego w klubie.

Dopiero na wiosnę pięćdziesiątego piątego roku przystąpił do akrobacji na samolocie Zlin i to w oparciu o wiadomości zaczerpnięte z dostępnych mu publikacji. Już w pierwszym locie wykonał jedenaście pętli zewnętrznych, wywołując swoim popisem wiele emocji na lotnisku. Tego właśnie dnia przekonał się, że pętle zewnętrzne nie są aż tak straszne jak mówili o tym koledzy i instruktorzy. Niektórzy z nich bowiem twierdzili, może nawet trochę z ironią, że z oczami dzieje się coś niedobrze, że pilot wymiotuje, a żołądek przesuwa się w okolice gardła. On jednak po wykonaniu wspomnianych pętli nie odczuł zmęczenia. A co ciekawsze, już w niedługim czasie złożył egzamin przed instruktorem z pełnej akrobacji i to z wynikiem bardzo dobrym. A więc urodzony człowiek powietrza, samouk w akrobacji?

Jeszcze w tym samym roku przygotowując się do mistrzostw Polski musiał przećwiczyć poszczególne figury, bowiem akrobacja była jedyną z konkurencji tych zawodów. Od tego też czasu zaczął zwracać większą niż do tej pory uwagę na akrobację. I w tym miejscu nasuwa się pytanie: czy wówczas myślał o akrobacji jako o swojej pasji życiowej w sporcie lotniczym? Odpowiedź jest krótka: jeszcze nie!

Na wspomnianych mistrzostwach zajął wysoko notowane — trzecie miejsce, które oceniono w środowisku lotniczym bardzo pochlebnie, uważając je za niespodziankę i pewnego rodzaju sensację. Właśnie na tych mistrzostwach miał okazję zobaczyć pokaz akrobacji wykonany przez Wiktora Pełkę. Właśnie czystość kręcenia figur i precyzja zdumiewała go i jednocześnie zachwycała.

Pod wrażeniem akrobacji na Samolotowych Mistrzostwach Polski w Warszawie wraca do klubu z silnym postanowieniem osiągnięcia wyższego poziomu w tej dyscyplinie. Już następnego dnia przystępuje do treningu. Stopniowo też zaczyna odczuwać większą niż do tego czasu przyjemność w kręceniu coraz trudniejszych figur akrobacji. Przy każdej nadarzającej się okazji latania pamięta o ćwiczeniu poszczególnych figur. Jego samolot zaczyna budzić zrozumiałe zainteresowanie.

Powołanie do służby wojskowej z przydziałem do Marynarki Wojennej przerywa jego intensywny trening w akrobacji. Ale nie na długo. Dzięki staraniom przeniesiony zostaje do lotnictwa Marynarki Wojennej. Okazało się, iż marynarze dobrze rozumieją lotników. Wkrótce też dowództwo umożliwiło Stanisławowi Kasperkowi latanie na samolotach i wykonywanie skoków spadochronowych. Zresztą nie tylko latał, ale również pomagał tamtejszemu klubowi jako instruktor samolotowy.

Po zakończeniu służby wojskowej skierowano go na stanowisko szefa wyszkolenia Aeroklubu Robotniczego w Świdniku. Wkrótce odnosi kolejny sukces, zdobywając tutuł wicemistrza Polski w akrobacji. Sukces ten wywołuje zrozumiałe zainteresowanie jego osobą.

Zwycięstwa w kraju jak ogniwa z każdym rokiem tworzą łańcuch tytułów mistrzowskich. W Bielsku-Białej uzyskuje pierwsze miejsce, w Warszawie zadowala się drugą lokatą, ale począwszy od Zielonej Góry poprzez Wrocław, Stalową Wolę i kolejne miejscowości, w których rozgrywano mistrzostwa, zdobywa czołowe lokaty. W stosunkowo krótkim czasie uzyskał sześciokrotnie tytuł mistrza i trzykrotnie tytuł wicemistrza Polski w akrobacji.

Powołanie Stanisława Kasperka na stanowisko wiceprezesa Aeroklubu Robotniczego w Świdniku z konieczności zmusiło go do zajęcia się oprócz pracy szkoleniowej sprawami organizacyjno-administracyjnymi klubu. Okazało się w niedługim czasie, że od dawna czekano na takiego właśnie wiceprezesa. On to nawiązał dobrą i owocną współpracę z dyrekcją Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego.

Nowy wiceprezes szybko zorganizował latanie, wprowadził właściwie pojętą dyscyplinę w powietrzu, przystąpił do systematycznego podwyższania kwalifikacji lotniczych, członków klubu zainteresował pilotów akrobacją samolotową oraz stworzył stałe zaplecze osobowe klubu w postaci społecznie działających sympatyków lotnictwa.

Stanisław Kasperek umie pogodzić zwaśnionych. W tym przypadku jego autorytet, a zwłaszcza opinia wypowiedziana na jakiś temat, są przyjmowane z satysfakcją. Śmiało też można stwierdzić, iż zjednoczył aeroklub, a więc dokonał tego czego nie umieli zrealizować jego poprzednicy. Należy do ludzi czynu, którzy unikają rozgłosu i nie podkreślają swoich zasług. Cieszy się dobrą opinią i jest popularny w społeczeństwie.

W klubie ceniony jest za pracę instruktorską i organizacyjną. Nie tylko młodzież widzi w nim przyjaciela, ale także starsi koledzy, często nawet seniorzy lotnictwa.

Blask sławy Stanisława Kasperka spada również na cały aeroklub, który dumny jest z jego osiągnięć sportowych. Oprócz startów w zawodach krajowych reprezentował on nasz sport lotniczy także za granicą. W Moskwie, na przykład, zajął trzecie miejsce, zwyciężając wielu świetnych pilotów akrobacyjnych. Tam właśnie startował na przerobionym według jego wskazówek samolocie, który otrzymał nazwę: „Super Kasper Akrobat".

Oprócz codziennych zajęć w aeroklubie Stanisław Kasperek pamięta o własnym treningu. Stara się o to by ćwiczyć w każdym tygodniu. Ponadto jako pilot holujący ściąga z terenów przygodnych szybowce, bierze udział w pokazach lotniczych na terenie kraju jak również za granicą. Lata ostrożnie i obce mu jest igranie ze śmiercią. Stara się wykonywać loty bezpiecznie. Nisko wykonuje tylko figury odwrócone.

A brat mistrza — Ryszard Kasperek?

Z początkiem lat sześćdziesiątych przesiadł się z kabiny szybowca do samolotu. Zaczął coraz więcej latać. Z biegiem czasu polubił akrobację. Niemała w tym zasługa brata, który kierował jego treningiem. Ryszard Kasperek poznał smak akrobacji. Pod okiem brata systematycznie ćwiczył, uzyskując coraz wyższy poziom zawodniczy. Zresztą brat wtajemniczył go w to wszystko co mogło mu być potrzebne, w to co mogło zadecydować o coraz lepszym wiązaniu figur, finezji, płynności i opanowaniu poszczególnych wiązanek.

Wreszcie któregoś dnia spróbowali akrobacji zespołowej. To był początek ich późniejszych sukcesów. Przemyślany trening sprawił, że po pewnym czasie bracia Kasperkowie mogli publicznie zademonstrować swoje osiągnięcia pilotażowe. Latali blisko siebie. Tak blisko, iż samolot Staszka Kasperka w locie odwróconym po prostu niemal leżał na maszynie Ryszarda.

Na tym się jednak nie skończyło. Bracia Kasperkowie opracowali oryginalną wiązankę figur akrobacji lustrzanej.

Po kilku latach treningu osiągnęli poziom, którego wielu pilotów akrobacyjnych może im pozazdrościć. Swoboda i opanowanie, dokładność i lekkość cechują ewolucje wykonywane przez braci Kasperków. Samoloty kreślą na niebie pełne elegancji figury, symetryczne pętle i beczki, wkręcają się w powietrze zwitkami korkociągu, przewracają płynnie do lotu odwróconego, a następnie z lotu odwróconego wzbijają się całą mocą silnika ku górze i po ślizgu na ogon rozpoczynają kolejną figurę akrobacji.

Tymczasem na ziemi, zielonej arenie lotniska, głowy obserwujących zadarte są ku niebu. Oczy uważnie śledzą każdy ruch samolotów w powietrzu, pochlebnie oceniają technikę i poziom demonstrowanych przez nich figur. Zarówno z kabiny Stanisława jak Ryszarda ziemia zatacza się jak pijana, kręci się w lewo, wznosi ku górze i następnie ucieka w bok. A potem na przemian: ziemia, niebo, pół ziemi i pół nieba, znowu ziemia i niebo z wyjściem na słońce. I właśnie w takiej chwili chciałoby się przerwać i wyprowadzić samoloty z niezwykłego młyńca. Lecz tutaj ani na chwilę nie można stracić orientacji. Każda sekunda decyduje o precyzji poszczególnych figur. Więc ziemia znowu zaczyna wirować jak dziecinny wiatraczek.

A później... później niezwykły przelot w locie odwróconym z rękami wyciągniętymi z kabiny podrywa tysięczne tłumy do ciszy, a następnie wybuchu entuzjazmu.

Stanisław Kasperek od wielu lat z powodzeniem kieruje aeroklubem w Świdniku. Ryszard Kasperek natomiast mając uprawnienia instruktorskie po zajęciach zawodowych pomaga w pracy klubowej jako społecznik. Codziennie bowiem rano spieszy do Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego im. Zygmunta Puławskiego, gdzie jest cenionym pracownikiem kontroli technicznej.

W ubiegłym roku na mistrzostwach Polski Ryszard Kasperek wyprzedził swego brata. Wywalczył tytuł wicemistrzowski. Stanisław Kasperek zajął dopiero piąte miejsce. Ale trudno się temu dziwić. Przebywał dłuższy czas w Egipcie, gdzie wykonywał loty agrochemiczne. Gdy wrócił do kraju, zabrakło mu czasu na przygotowanie się do mistrzostw.

Bracia Kasperkowie stali się popularni w naszym społeczeństwie. Prezentowana przez nich akrobacja zawsze budzi szczery podziw, wywołuje dumę, a często powoduje żywsze bicie serca.

Sukcesy lotnicze braci Kasperków są pięknym przykładem jak dużo mogą osiągnąć młodzi ludzie w naszym kraju. Choć nie są oni już młodzi wiekiem, ich energia, pomysły, inicjatywa tchną młodością, rzekłbyś porywem wiosny.

TADEUSZ MALINOWSKI

Bracia Kasperkowie: Ryszard (po lewej) i Stanisław (po prawej) przy samolocie akrobacyjnym. Na zdjęciu u góry po lewej: Samoloty Kasperków zbliżają się ku sobie. Zdjęcia: B. Koszewski (2)

30 LAT LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO

AN–2 (część I)

SAMOLOT An-2 powstał na zamówienie radzieckiego ministerstwa rolnictwa, do rozsiewania z powietrza środków owado- i chwastobójczych oraz nawozu. Prace nad projektowaniem samolotu rozpoczęły się w 1946 r. w biurze kierowanym przez Olega Antonova, które znajdowało się wtedy w Nowosybirsku. Samolot był projektowany tak, aby mógł pełnić także inne zadania oprócz rolniczych. Przyjęto niezwykły, jak na lata powojenne, układ dwupłata; wybór ten jednak okazał się trafny. Pierwszy prototyp oznaczony SCh-1 (sielskochoziajstwiennyj — rolniczy) został oblatany 31.8.1947 r. i po próbach państwowych został skierowany do produkcji seryjnej, która rozpoczęła się w 1949 r. w Kijowie pod oznaczeniem An-2. Napęd prototypu oraz pierwszej serii stanowił silnik ASz-21 o mocy max. 760 KM, jednak okazał się on za słaby dla tak dużego samolotu, zatem dalsze serie otrzymały silnik ASz-62 IR o mocy max. 1 000 KM.

W szeregu wersji (można wyliczyć ok. 17 różnych odmian) znajduje się An-2SN — wielozadaniowy samolot wojskowy. Może on pełnić następujące zadania:

Przewóz osób. Dla tego celu posiada pod ścianami kabiny ładunkowej fotele składane, umieszczone bokiem do kierunku lotu. Sześć foteli przy prawej ścianie i cztery przy lewej ścianie kabiny. **Przewóz skoczków.** Oprócz foteli samolot posiada sygnalizację świetlną w celu porozumiewania się pilota ze skoczkami, oraz prowadnicę do zaczepiania linki wyciągającej spadochron. **Przewóz towarów.** W podłodze kabiny ładunkowej i w ścianach znajdują się gniazda uchwytów do mocowania przewożonych przedmiotów o łącznej masie 1 240 kg. **Przewóz rannych.** W kabinie znajdują się uchwyty do mocowania 6 noszy z rannymi. **Do patrolowania** używana jest zwykła wersja osobowa.

W 1964 r. została opracowana nowa wersja An-2M, o zmienionym kadłubie, podwoziu i usterzeniu pionowym, budowana w mniejszej ilości i stosowana tylko w rolnictwie.

W latach 1954—55 powstała wersja wodna: An-1W (nazywana także An-4) wyposażona w dwa pływaki ze sterami wychylanymi pneumatycznie oraz w śmigło o przestawialnym skoku z możliwością ustawienia na kąt ujemny (odwrócenie ciągu dla hamowania). Pływaki mogą być zamienione na zwykłe podwozie.

W 1966 r. powstała wodna wersja przeciwpożarowa, w której pływaki wykorzystano jako zbiorniki wody (630 litrów). Napełniane są podczas ślizgania się samolotu po powierzchni wody. Opróżnianie odbywa się w ciągu krótkiego czasu (bomba wodna).

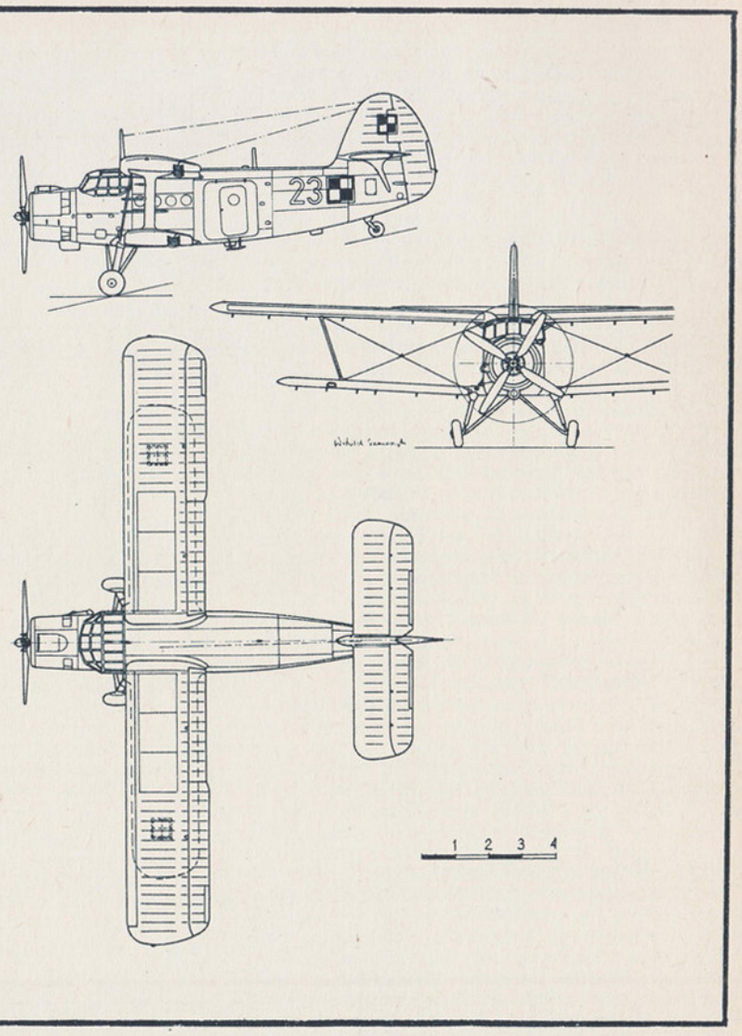
Wszystkie wersje lądowe mają w swoim wyposażeniu narty metalowe, mocowane na osiach kół. Narty główne posiadają hamulce, w postaci wysuwanych pneumatycznie pazurów.

An-2 budowany od 1957 r. w ChRL nosi nazwę „Fongszu-2".

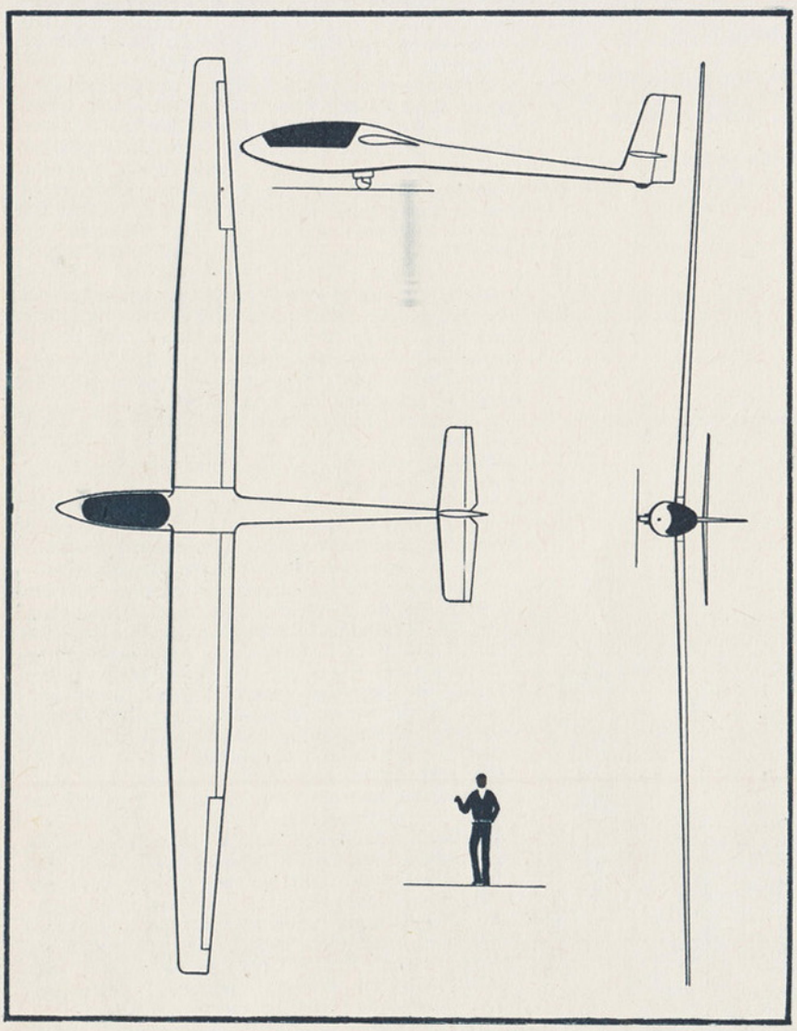
Na An-2 ustanowiono dwa wysokościowe rekordy międzynarodowe w klasie C1: 10 293 m (w 1953 r.) i 11 248 m (w 1954 r.).

Mgr inż. WITOLD SZEWCZYK

Na zdjęciu: An-2 z pierwszych serii.
Na rysunku: An-2 z nowszych serii.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



„CONCEPT–70"

JEST to pierwszy w USA seryjnie budowany szybowiec z tworzyw sztucznych, o bardzo nowoczesnej konstrukcji i o wysokich osiągach. Twórcą szybowca oblatanego w 1971 r. jest Arthur Zimmermann. Prowadzi on od szeregu lat niewielki remontowy warsztat szybowcowy, w którym od 1971 r. produkuje seryjnie nowy typ szybowca. W końcu 1973 r. FAA udzieliło oficjalnego świadectwa zdatności. Nowy szybowiec budzi duże zainteresowanie wśród szybowników amerykańskich.

„Concept-70" jest jednomiejscowym wysokowyczynowym szybowcem klasy standard, zbudowanym w układzie wolnonośnego grzbietopłata, całkowicie z tworzyw sztucznych.

Skrzydła dwudzielne o obrysie prostokątno-trapezowym mają profil laminarny opracowany przez konstruktora. Konstrukcja skorupowa, jednodźwigarowa z dwuobwodowym kesonem. Dźwigar skrzynkowy z pasami z rowingu i ściankami przekładkowymi laminat-pianka-laminat. Podobnie skorupa skrzydła wykonana jest jako przekładka z 10 mm warstwy twardej pianki PCW o nazwie „Conticell-60", oklejonej dwustronnie tkaniną szklaną przesyconą żywicą syntetyczną. Żeber brak. Lotki klasyczne. Długie, czteroczęściowe klapy z duralu zawieszone na dolnej krawędzi, dają się wychylać aż do 90 st., działając jako hamulce aerodynamiczne. Połówki płata łączą się ze sobą i z kadłubem metodą bagnetową.

Kadłub o charakterystycznie przewężonym w tylnej części kształcie ma konstrukcję skorupową z laminatu, wzmocnioną jedynie 7 pierścieniowymi wręgami. W miejscu połączeń ze skrzydłami znajduje się wręga kratownicowa z rur stalowych, na której wisi również podwozie. Obszerna kabina wyposażona jest w siodło z regulowanym w locie oparciem i przestawianymi pedałami oraz jednoczęściową osłoną z „Mecaplex'u".

Usterzenie klasyczne, wolnonośne. Usterzenie poziome składane. Podwozie jednokołowe, chowane w locie, z kołem średnicy 0,4 m, wyposażonym w hamulce.

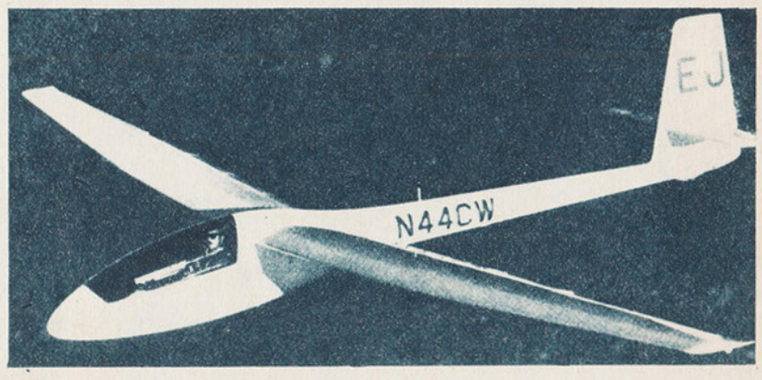
J. S.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 15,00 m, długość — 7.24 m, wysokość — 1,61 m, pow. nośna — 11,5 m kw., wydłużenie — 20.

Masy: Masa własna — 225 kg, masa całkowita — 310 do 396 kg, obciążenie pow. — 27 do 34,4 kg/m kw.

Osiągi: Doskonałość max. — 39,3 przy prędkości — 100 km/h, opadanie min. (310 kg) — 0,62 m/s, prędkość dopuszczalna (max.) — 217 km/h, prędkość dop. do holu — 157 km/h, prędkość min. — 61 km/h, prędkość min. z klapami — 52 km/h.



POCZTA

LOTNICZE SZKOŁY CHORĄŻYCH

Na życzenie wielu naszych czytelników, m. in. **Stanisława Boczkaja z Katowic, Jerzego Morusia z Płocka, Stanisława Żuka z Gieraltowic, Jana Kowalskiego z Mławy i Grzegorza Zaremby z Brzozowa** podajemy charakterystykę ogólną wojskowych szkół chorążych, związanych z lotnictwem.

Szkoła Chorążych Personelu Technicznego Wojsk Lotniczych w Oleśnicy. Kształci techników wojsk lotniczych w zakresie eksploatacji samolotów, uzbrojenia i sprzętu lotniczego, samolotowych urządzeń elektronicznych i nawigacji.

Szkoła Chorążych Wojsk Lotniczych w Dęblinie. Kształci techników-pilotów, techników-nawigatorów i techników-meteorologów lotnictwa wojskowego.

Szkoła Chorążych Wojsk Radiotechnicznych w Jeleniej Górze. Kształci techników wojsk radiotechnicznych w zakresie radiolokacji i automatyzacji systemów dowodzenia.

Kandydaci do szkół chorążych przyjmowani są **bez egzaminu wstępnego.** Obowiązują ich tylko **badania psychotechniczne i próba sprawności fizycznej.** O przyjęcie do szkół chorążych mogą ubiegać się kandydaci w wieku do 23 lat życia (przedpoborowi, poborowi i żołnierze rezerwy), którzy są stanu wolnego i posiadają: wykształcenie średnie, fizyczną i psychiczną zdolność do służby wojskowej, stwierdzoną orzeczeniem właściwej komisji lekarskiej, odpowiednie wartości moralno-polityczne oraz nienaganną przeszłość. Kandydaci składają podania — ankiety do komendanta wybranej szkoły chorążych za pośrednictwem właściwego dla miejsca zamieszkania powiatowego, miejskiego lub dzielnicowego sztabu wojskowego. Tam też uzyskać można szczegółowe informacje o wszystkich szkołach wojskowych, w tym także lotniczych.

BITWA O ANGLIĘ

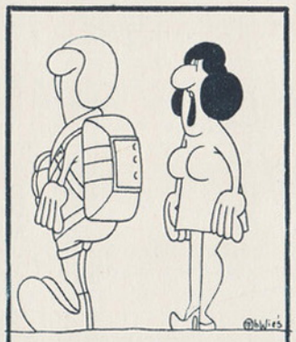
Wiesław Ostrowski — Białystok. Materiały dotyczące udziału polskich lotników w Bitwie o Anglię znaleźć można m. in. w wydanej w 1973 r. książce Eugeniusza Banaszczyka „W Bitwie o Anglię". Polecamy też książki Bohdana Arcta i Jana Jokiela oraz artykuły zamieszczone w „Skrzydlatej Polsce".

WYCIECZKA DO NOWEGO JORKU

Michalina Kuśmierz — Brzeszcze. Wycieczki do Nowego Jorku organizuje Biuro Podróży „Orbis". Szczegółowych informacji udzielają wszystkie oddziały „Orbisu" na terenie kraju. Informacji o podróży lotniczej do Nowego Jorku udziela **Dział Reklamy Polskich Linii Lotniczych LOT — Warszawa, ul. Grójecka 17.**

LITERÓWKA

Aleksander Gałdziński — Kraków. Z nadesłanej literówki nie skorzystamy.



— Nie możesz z walizką, jak porządny człowiek!

Rys. W. Fuglewicz

LITERÓWKA

Do literówki należy wpisac poziomo jedenaście wyrazów pięcioliterowych o podanych znaczeniach. Pierwsze litery tych wyrazów, czytane pionowo, dadzą rozwiązanie.

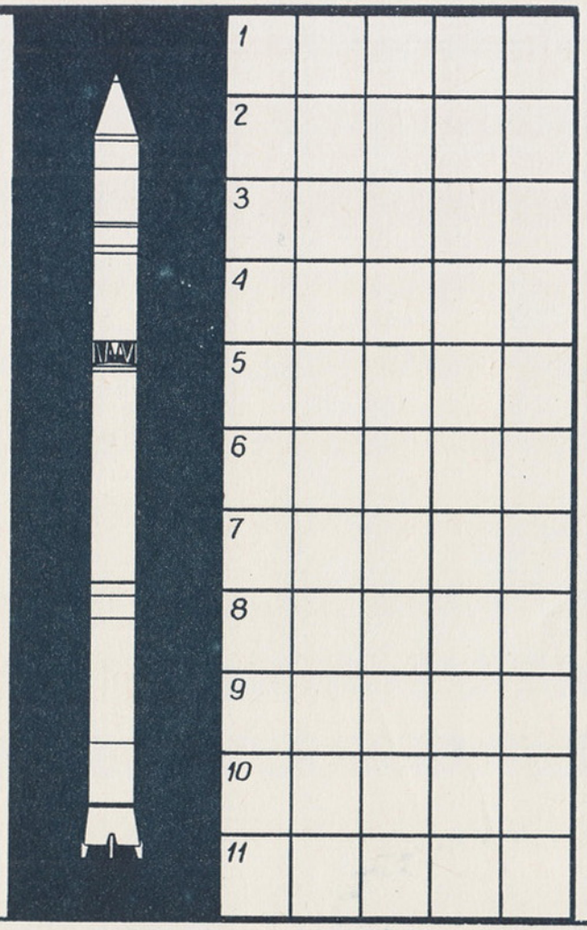
Znaczenie wyrazów: 1 — członek załogi statku kosmicznego „Apollo—15"; 2 — paliwo silników odrzutowych; 3 — rumuńskie linie lotnicze; 4 — państwo, którego samoloty cywilne mają w znaku przynależności państwowej litery SU; 5 — miejscowość we Francji, gdzie odbył się w roku 1909 pierwszy międzynarodowy turniej lotniczy; 6 — krążą w nim szybowce; 7 — stawia ją instruktor młodemu pilotowi; 8 — mistrz Polski w spadochroniarstwie w 1973 roku; 9 — miejsce rozegrania szybowcowych mistrzostw świata w 1970 roku; 10 — polski szybowiec wyczynowy z 1938 roku, przewidziany do wzięcia udziału w Olimpiadzie w 1540 roku; 11 — radziecki aparat kosmiczny — (12.IX. 1968 r.).

Opracował:

JANUSZ PALACZ

Wsrod Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 24. II. br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci **BONÓW KSIĄŻKOWYCH.**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, ul. Widok 8, 00-023 Warszawa **wyłącznie na kartkach pocztowych** lub widokówkach.



1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					

BIULETYNY AEROKLUBU PRL nr 499 i 500

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

K L A S A D-1 (szybowce jednomiejscowe)
Prędkość przelotu po trasie trójkąta 100 km

Adela Dankowska (Aeroklub Poznański) na szybowcu „Jantar" nr rej. SP-2636, na trasie: Leszno — Krążkowo — Obra — Leszno, dnia 31 sierpnia 1973 r. **112,43 km/h**

Stanisław Kluk (Aeroklub Stalowowolski) na szybowcu „Jantar" nr rej. SP-2637, na trasie: Leszno — Gostyń — Popiel — Leszno, dnia 2 września 1973 r. **152,73 km/h**

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 300 km

Stanisław Kluk (Aeroklub Stalowowolski) na szybowcu „Jantar" nr rej. SP-2637, na trasie: Leszno — Stara — Woda — Mokrzec — Leszno, dnia 18 sierpnia 1973 r. **110,823 km/h**

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

184 (4288)	**P. Jacniacki**	— 5 h 20 min, 1700 m,	58 km	(25.6.1973)
185 (4289)	**Zb. Żółkowski**	— 5 h 08 min, 1420 m,	74 km	(27.6.1973)
186 (4290)	**J. Matuła**	— 5 h 25 min, 1550 m,	58 km	(30.6.1973)
187 (4291)	**E. Wenerski**	— 6 h 23 min, 1160 m,	77 km	(30.6.1973)
188 (4292)	**T. Boroch**	— 5 h 24 min, 1450 m,	58 km	(2.7.1973)
189 (4293)	**J. Norowska**	— 5 h 31 min, 1100 m,	58 km	(2.7.7973)
190 (4294)	**Z. Rakowski**	— 5 h 13 min, 1500 m,	58 km	(3.7.1973)
191 (4295)	**J. Gąsior**	— 5 h 14 min, 1650 m,	51 km	(29.7.1973)
192 (4296)	**A. Żółkoś**	— 5 h 22 min, 1600 m,	59 km	(9.8.1973)
193 (4297)	**P. Boniewicz**	— 5 h 13 min, 1700 m,	59 km	(12.8.1973)
194 (4298)	**J. Góral**	— 5 h 32 min, 1680 m,	93 km	(12.8.1973)
195 (4299)	**K. Rybiński**	— 5 h 20 min, 1150 m,	58 km	(14.8.1973)
196 (4300)	**M. Jasiński**	— 6 h 37 min, 1210 m,	63 km	(15.8.1973)
197 (4301)	**T. Mirtecki**	— 6 h 02 min, 1160 m,	63 km	(15.8.1973)
198 (4302)	**J. Dziadoń**	— 5 h 40 min, 1600 m,	70 km	(17.8.1973)
199 (4303)	**A. Cichoński**	— 5 h 20 min, 1450 m,	127 km	(22.8.1973)
200 (4304)	**J. Grycner**	— 5 h 23 min, 1450 m,	58 km	(23.8.1973)

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

22 (900)	**P. Czarnecki**	— 3750 m, 302 km (26.06.1973)
23 (901)	**H. Król**	— 3240 m, 325 km (11.10.1973)

DIAMENT ZA PRZELOT PONAD 500 km

38 (392)	**E. Paprocki**	— 520 km (12.5.1973)

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

24 (902)	**A. Mongold**	— 3090 m, 305 km (1.6.1973)

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

201 (4305)	**T. Rutkowski**	— 5 h 16 min, 1150 m,	55 km	(29.5.1973)
202 (4306)	**P. Żuk**	— 5 h 03 min, 1000 m,	69 km	(1.6.1973)
203 (4307)	**K. Świrydowicz**	— 5 h 41 min, 1500 m,	55 km	(24.6.1973)
204 (4308)	**A. Misiewicz**	— 5 h 34 min, 1450 m,	68 km	(24.6.1973)
205 (4309)	**M. Bartnik**	— 5 h 49 min, 1450 m,	55 km	(2.7.1973)
206 (4310)	**W. Różański**	— 5 h 31 min, 1250 m,	51 km	(1.8.1973)
207 (4311)	**K. Wiecheć**	— 5 h 27 min, 1150 m,	55 km	(1.8.1973)
208 (4312)	**M. Filipiak**	— 5 h 10 min, 1140 m,	55 km	(1.8.1973)
209 (4313)	**M. Węgrzyn**	— 5 h 20 min, 1500 m,	55 km	(1.8.1973)
210 (4314)	**R. Kosman**	— 5 h 15 min, 1550 m,	51 km	(4.8.1973)
211 (4315)	**G. Kasińska**	— 5 h 28 min, 1100 m,	92 km	(9.8.1973)
212 (4316)	**A. Pasieka**	— 5 h 56 min, 1755 m,	145 km	(13.8.1973)
213 (4317)	**T. Kmieć**	— 5 h 24 min, 1050 m,	55 km	(14.8.1973)
214 (4318)	**W. Głuszek**	— 5 h 48 min, 1100 m,	51 km	(14.8.1973)
215 (4319)	**M. Biegański**	— 5 h 35 min, 1740 m,	76 km	(14.8.1973)
216 (4320)	**A. Kopras**	— 5 h 30 min, 1810 m,	76 km	(14.8.1973)
217 (4321)	**G. Fąferek**	— 5 h 27 min, 1020 m,	76 km	(14.8.1973)
218 (4322)	**E. Denuszek**	— 5 h 17 min, 2020 m,	76 km	(15.8.1973)
219 (4323)	**A. Gemza**	— 5 h 13 min, 1225 m,	55 km	(16.8.1973)
220 (4324)	**Z. Szulc**	— 5 h 25 min, 1180 m,	76 km	(16.8.1973)
221 (4325)	**J. Knyszewski**	— 6 h 28 min, 1275 m,	58 km	(17.8.1973)
222 (4326)	**J. Późny**	— 6 h 34 min, 1175 m,	98 km	(18.8.1973)
223 (4327)	**U. Bocheńska**	— 5 h 34 min, 1250 m,	57 km	(28.8.1973)
224 (4328)	**J. Lisiewicz**	— 5 h 40 min, 1010 m,	56 km	(11.9.1973)
225 (4329)	**J. Głowacz**	— 5 h 19 min, 1100 m,	55 km	(13.9.1973)
226 (4330)	**J. Porządny**	— 5 h 35 min, 1562 m,	103 km	(21.7.1937)
227 (4331)	**J. Tatarczuk**	— 5 h 32 min, 1250 m,	68 km	(1.9.1973)
228 (4332)	**J. Szczepańska**	— 5 h 04 min, 1600 m,	52 km	(13.8.1973)
229 (4333)	**M. Sokolski**	— 5 h 32 min, 1150 m,	52 km	(5.9.1973)

DIAMENTY ZA PRZELOT PONAD 500 km

39 (393)	**St. Hajduk**	— 501 km (30.5.1973)
40 (394)	**H. Jurczak**	— 516 km (26.6.1973)
41 (395)	**M. Możejewski**	— 526 km (22.7.1973)

DIAMENT ZA PRZEWYŻSZENIE 5000 m

5 (515)	**St. Zientek**	— 5250 m (15.10.1973)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
płk dypl. STANISŁAW MILER

SKRZYDLATA POLSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1930

Adres redakcji:
ul. Widok 8,
00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
telefon: 45-00-61
02-546 Warszawa
ul. Kazimierzowska 52

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

INDEKS 37703

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, JERZY POMIANOWSKI, HENRYK KUCHARSKI, STANISŁAW KOPF — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie — 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiebiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch" w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy. Lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1—6—100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00—839 Warszawa, ul.Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02—546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. **DRUK:** Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego", W-wa Miedziana 11. Podpisano do druku 1.II.1974 r. Zam. 767 W-54

Tekst: Mgr inż. JERZY SWIDZIŃSKI
Rysunki: JULIAN MALEJKO

LWD „ŻAK"

Zanim to jednak nastąpiło, w LWD wykonano i oblatano (20 października 1948 r.) jeszcze jedną odmianę „Żaka", a mianowicie samolot „Żak-4" przeznaczony do holowania szybowców. Samolot ten wyposażony podobnie jak „Żak-2" w odkrytą kabinę, otrzymał mocniejszy silnik, Walter „Minor 4-III" o mocy 105 KM.

W pierwszej połowie następnego 1949 r. samoloty „Żak-1", „Żak-4" i jeden z seryjnych „Żaków-3" oznaczony SP-AAX przeszły próby państwowe w Głównym Instytucie Lotnictwa w Warszawie. Próby potwierdziły pozytywne oceny z prób fabrycznych. Zgodnie za założeniem, samoloty okazały się łatwe i poprawne w pilotażu oraz w manewrowaniu na ziemi. Potwierdzono też wygodę kabiny, dobrą widoczność i niski poziom hałasu. W sumie stwierdzono, że samoloty „Żak-3" i „Żak-1" nadają się do użytkowania w lotnictwie do celów szkoleniowych i turystycznych w lotach dziennych. Do akrobacji samoloty „Żak" nie były dopuszczone.

Negatywnie natomiast wypadła opinia o „Żaku-4", jako o samolocie holowniczym. Niezbyt wysoka moc i mała średnica śmigła, uwarunkowana wysokimi obrotami silnika, spowodowały, że ciąg startowy zespołu napędowego był niewielki i nie mógł zapewnić wymaganych osiągów. Ostatecznie „Żak-4" został homologowany jako samolot szkolny i turystyczny podobnie jak „Żak-3". Dzięki mocniejszemu silnikowi miał lepsze osiągi od wersji seryjnej, zwłaszcza ze standardową osłoną kabiny od „Żaka-3", którą mu dodano w wyniku zaleceń GIL.

W 1951 r. odbył próby państwowe również jedyny egzemplarz „Żaka-2". Pomimo nieco gorszych osiągów został on zaopiniowany pozytywnie i dopuszczony do użytku w lotnictwie sportowym.

Po wprowadzeniu przez LWD wszystkich poprawek zaleconych przez GIL „Żaki-3" oraz pojedyncze egzemplarze „Żaka-3 i 4" zostały przejęte przez aerokluby, gdzie były użytkowane do 1955 r.

Opis konstrukcji. „Żak" był dwumiejscowym samolotem szkolnym i turystycznym zbudowanym w układzie jednosilnikowego, wolnonośnego dolnopłata ze stałym podwoziem. Konstrukcja mieszana. Poszczególne odmiany „Żaków" różniły się od siebie w pewnych szczegółach.

Skrzydła. Dwudzielne skrzydła o dużym wydłużeniu i obrysie trapezowym miały w pobliżu kadłuba charakterystyczne cofnięcie krawędzi natarcia dla polepszenia widoczności z kabiny. Profil NACA 23012. Konstrukcja typu szybowcowego, jednodźwigarowa ze skośnym dźwigarkiem pomocniczym i kesonem noskowym krytym sklejką. Część zadźwigarowa skrzydła kryta płótnem. Skrzydła pozbawione były całkowicie mechanizacji i posiadały jedynie lotki typu Frise zawieszone na stalowych wysięgnikach. Połówki skrzydeł mocowane były do kadłuba przy pomocy sworzni rozprężnych w trzech punktach: dwóch na dźwigarze głównym i jednym na dźwigarku pomocniczym.

Kadłub o przekroju prostokąta z zaokrąglonym grzbietem miał konstrukcję kratownicową, spawaną z rur ze stali chromomolibdenowej. Centralny odcinek dźwigara głównego stanowił integralną część kratownicy. Oprofilowanie grzbietu, spodu i boków kadłuba wykonane było z lekkich wręg ze sklejki i podłużnic sosnowych. Całość kryta płótnem.

W przeddźwigarowej części kadłuba mieściła się wygodna kabina załogi z miejscami obok siebie. Regulowane fotele o uproszczonej tapicerce przystosowane były do spadochronów siedzeniowych. Zdwojone sterownice składały się z drążków i orczyków z regulowaną odległością od fotela. Wspólna tablica przyrządów zawierała tylko 1 komplet najniezbędniejszych przyrządów do lotów dziennych. Przed tablicą — półka na mapy i pomoce nawigacyjne. Sterowanie silnika centralne.

Osłony kabiny były różne w różnych odmianach samolotu. „Żak-1" miał dużą, bogato oszkloną osłonę kabiny o poszerzonym obrysie, wystającym poza burty kadłuba, co zapewniało doskonałą widoczność ziemi. Osłona była czteroczęściowa i składała się z rozwijalnego wiatrochronu i nieruchomej części tylnej oraz dwóch bocznych części ruchomych oddzielnych dla każdego miejsca załogi. Ruchome części osłony odsuwały się do tyłu po łukowych prowadnicach umieszczonych na pałąku centralnym i na burtach kadłuba. Mogły one być częściowo odsuwane w locie.

„Żak-2" miał kabinę odkrytą, wyposażoną tylko w wiatrochron z przodu. Za fotelami umieszczony był kozioł przeciwkapotażowy z rur stalowych ze stopą z blachy stalowej, zabezpieczający załogę przed skutkami przewrócenia się samolotu na plecy.

W seryjnych „Żakach-3" wprowadzono ponownie osłony kabiny, gdyż ich brak odbijał się niekorzystnie na osiągach samolotu. Osłony seryjne były jednoczęściowe, niższe, krótsze i o mniejszym przekroju niż osłona „Żaka-1". Były stosowane dwa typy osłon seryjnych: całkowicie oszklone i kryte blachą w tylnej części. Osłony odsuwały się do tyłu po prostych prowadnicach biegnących wzdłuż burt kadłuba.

„Żak-4" miał początkowo kabinę otwartą (podobnie jak „Żak-2"). Po próbach państwowych, przed przekazaniem samolotu do Aeroklubu, zabudowano mu standardową seryjną osłonę kabiny.

Usterzenie wolnonośne, klasyczne, o obrysie trapezowym, konstrukcji drewnianej. Usterzenie pionowe odsunięte nieco w tył w stosunku do usterzenia poziomego. Noski stateczników kryte sklejką, pozostałe powierzchnie — płótnem. Ster kierunku był odciążony aerodynamicznie, rogowo. Stery wysokości — nieodciążone, z wyjątkiem „Żaka-1", który miał odciążenie rogowe. Na prawej połówce steru wysokości dodano po próbach państwowych klapkę wyważającą.

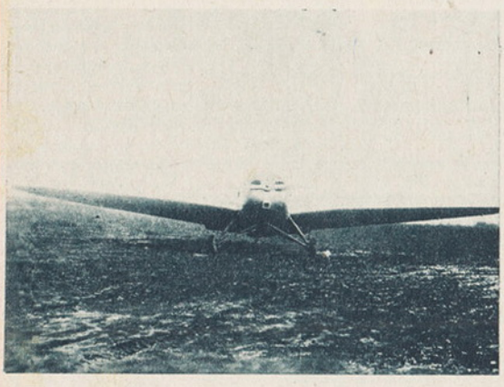
Podwozie klasyczne (z kółkiem ogonowym), niechowane. Podwozie główne trójgoleniowe, wsparte całkowicie o kadłub, z boczną golenią stanowiącą amartyzator olejowo-powietrzny. Koła niskiego ciśnienia (1,2 atm), o wymiarach 380 x 150 mm, wyposażone w hamulce. „Żak-1" miał hamulce hydrauliczne dętkowe z samolotu Piper „Cub". W pozostałych odmianach samolotu zastosowano hamulce taśmowe, początkowo uruchamiane mechanicznie. Po próbach państwowych na wniosek GIL wprowadzono skuteczniejsze hamulce hydrauliczne wg własnego, oryginalnego opracowania LWD.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Czołowi pracownicy warsztatu prototypowego LWD (od lewej): inż. Stanisław Cierniak, Władysław Zieliniewicz i Wacław Zarudzki.

Poniżej: Samolot „Żak-2" z silnikiem płaskim Continental A-65.

U dołu: Samolot „Żak-4" z silnikiem Walter „Minor-4 III" w pierwszej wersji z odkrytą kabiną.



LWD — „Żak" ● DANE TECHNICZNE

Typ		„Żak-1"	„Żak-2"	„Żak-3"	„Żak-4"	Uwagi
Data oblotu prototypu		23.3.47	27.11.47	8.11.48	20.10.48	
Silnik		Walter „Mikron-III"	Continental A-65	Walter „Mikron-III"	Walter „Minor-4 III"	
Moc silnika	KM	65	65	65	105	
Wymiary						
Rozpiętość	m	11,80	11,80	11,80	11,80	
Długość	m	7,60	7,55	7,60	7,80	
Wysokość	m	2,05	2,05	1,95	2,00	
Powierzchnia nośna	m²	16,83	16,83	16,83	16,83	
Wydłużenie	—	8,3	8,3	8,3	8,3	
Masy i obciążenia						
Masa własna	kg	400	413	400	448	
Masa całkowita	kg	620	620	620	703	wersja turystyczna
Masa max.	kg	—	654	654	—	wersja szkolna
Obciążenie powierzchni	kg/m²	35,8	36,8—38,7	36,8—38,7	41,7	
Obciążenie mocy	kg/KM	9,55	9,55—10	9,55—10	6,7	
Osiągi						
Prędkość max.	km/h	160	143	157	157	Osiągi „Żaka-4" —
Prędkość przelotowa	km/h	130	125	130	135	bez osłony kabiny
Prędkość lądowania	km/h	80	80	75	100	
Dop. prędkość nurk.	km/h	210	230	230	230	
Wznoszenie	m/s	2,7	1,8	2,7	3,0	
Pułap	m	3 500	2 200	3 500	4 500	
Zasięg	km	360	394	310	540	
Rozbieg	m	120	170	140	120	
Dobieg	m	125	130	140	150	